

Wegwijzer

in Europese haven- en vervoerdossiers

Derde, herziene uitgave

Editie 2009

Jean-Pierre Merckx
Dirk Neyts
Vlaamse Havencommissie

Otto Rosier
Nationale Havenraad

Sterk door overleg



Vlaamse Havencommissie



Inhoud

■	Inleiding.....	4
■	Vervoersbeleid in relatie tot zeehavens	8
1	GRB Groenboek Havens en Maritieme infrastructuur.....	10
2	HRL Havenrichtlijn	12
3	DIM Dienstverlening op de Interne Markt.....	13
4	WEV Witboek Europees Vervoersbeleid.....	16
5	LPK Logistiek Pakket.....	17
6	GMB Geïntegreerd Maritiem Beleid.....	21
7	EHB Europees Havenbeleid.....	26
■	Hinterlandverbindingen.....	32
8	TEN Trans-Europese Netwerken	34
9	MOS Motorways of the Sea	39
10	SPO Spoorwegen.....	43
11	BVT Binnenvaart / NAIADES.....	49
12	TVB Technische Voorschriften voor Binnenschepen	50
13	RIS River Information Services op de Binnenwateren.....	52
14	SSS Shortsea Shipping	55
15	IMV Intermodaal Vervoer	59
16	IML Intermodale Laadeenheden.....	62
17	VGS Vervoer Gevaarlijke Stoffen	65
■	Veiligheid op zee en in havens.....	68
18	ERI Maritieme Veiligheid: Erika I, II en III	70
19	HSC Havenstaatcontrole	73
20	TAN Dubbelwandige Tankers	76
21	MON Monitoringrichtlijn	81
22	EAV Europees Agentschap voor maritieme veiligheid	84
23	BTE Beveiliging van terminals	86
24	BHA Beveiliging van havens.....	89
25	BTk Beveiliging van de transportketen	92
26	BUL Veilig laden en lossen van bulkschepen	93
27	ONZ Opleidingsniveau zeevarenden	97
28	SLS Groenboek beter slopen van schepen	100

■	Milieu en havens.....	102
29	VOH Vogel- en Habitatrichtlijn; Natura 2000.....	104
30	HOV Havenontvangstvoorzieningen.....	107
31	ZWA Zwavelhoudende scheepsbrandstoffen	109
32	VDS Verontreiniging vanaf schepen	113
33	KRM Kaderrichtlijn Mariene Strategie.....	115
34	KRW Kaderrichtlijn Water	117
35	DPS KRW Dochterrichtlijn Prioritaire Stoffen.....	119
36	KRB Kaderrichtlijn Bodembescherming.....	122
37	KRA Kaderrichtlijn Afvalstoffen	124
38	VOA Verordening Overbrenging Afvalstoffen	126
39	BKG Uitstoot van broeikasgas	129
40	AAQ Richtlijn Luchtkwaliteit / Ambient Air Quality	132
41	NEC Nationale emissie plafonds.....	134
42	OGL Omgevingslawaaai	135
■	Ondersteuning van projecten en studies	138
43	KPS Kaderprogramma's.....	140
44	MAP Marco Polo.....	142
■	Bijlagen	148
	Beknopte jargonlijst	150
	Procedures	163

Inleiding

Waarom?

Eigenlijk was bij de oprichting van de Europese Gemeenschap al voorzien dat er vóór 1969 gemeenschappelijke regels over het internationale vervoer en cabotage moesten worden opgesteld. De uitvoering van dat voornemen bleek niet eenvoudig. Een gemeenschappelijk vervoersbeleid bleef uit, waardoor de lidstaten zelf tot ver in de jaren tachtig eigen regels bleven bepalen op technisch, economisch en sociaal gebied. De Europese Raad werd op de vingers getikt door het Europees Parlement (via een klacht bij het Europees Hof van Justitie). Het Europese vervoersbeleid kwam dus vrij laat op gang.

De havensector is vrij lang gevrijwaard gebleven van Europese regelgeving die rechtstreeks impact heeft op het beheer en de ontwikkeling van zeehavens en op de wijze waarop in havens diensten aan scheepvaart en lading worden verleend, vergunningen worden uitgereikt en arbeid wordt verricht. Weliswaar waren er al lang belangrijke richtlijnen in voege die, zoals later zou blijken, een grote impact op de havens zouden hebben (bijvoorbeeld de Vogel- en de Habitatrichtlijn), maar de grote bewustwording over het belang van het Europese beleid voor de havensector kwam pas tot stand bij de lancering van het zogenoemde Port Package in 2001, het pakket waarin onder meer de voor velen controversiële Havenrichtlijn zat. Sindsdien is niets nog hetzelfde, de behoefte aan informatie over de Europese vervoer- en havendossiers groeit.

Voor wie?

Voor de weinigen die zich er dagelijks mee moeten bezig houden zijn er de vele honderden of wellicht duizenden pagina's op het internet, die door de Europese instanties worden ingezet om te informeren. Voor wie geen tijd heeft om al die webpagina's te bekijken, voor degenen die door de bomen het bos niet meer zien of die een bondig overzicht willen hebben over de Europese dossiers die een verband hebben met havens en vervoer, heeft het secretariaat van de Vlaamse Havencommissie (VHC) reeds enige jaren geleden een eerste en een tweede uitgave gemaakt van de "*Wegwijzer in Europese haven- en vervoerdossiers*".

Aanpak

Deze derde uitgave is een actualisering en uitbreiding van de “Wegwijzer”, samengesteld in samenwerking tussen de secretariaten van de Nationale Havenraad (NHR) en de Vlaamse Havencommissie (VHC). Voor een selectie van 45 Europese dossiers die een invloed hebben op havens en vervoer werd een synthese gemaakt van de inhoud en de stand van de besluitvorming. Er worden enkele relevante documenten (richtlijnen, ontwerp teksten, ...) opgesomd. Via de websites van de NHR en de VHC kunnen deze documenten gedownload worden. Op de websites wordt de digitale versie van de “Wegwijzer” regelmatig geactualiseerd en wordt het lijstje met relevante documenten steeds aangevuld.

In de bijlagen bij deze Wegwijzer worden de belangrijkste termen uit het Europa-jargon verklaard en worden de belangrijkste besluitvormingsprocedures uitgelegd. Figuur 1 geeft overzichtelijk weer welke onderwerpen in dit boekje worden aangesneden en hoe ze werden gegroepeerd.



Als voorzitters van de Nationale Havenraad en de Vlaamse Havencommissie zien wij onze Nederlandse en Vlaamse havens soms worstelen met de Europese regelgeving. Bondige informatie over de Europese haven- en vervoersmateries voldoet derhalve aan een behoefte, zowel aan de ene als aan de andere zijde van de landsgrens. Omwille van de inhoud en omwille van het feit dat deze publicatie voortvloeit uit een samenwerking tussen de secretariaten van ons beider Commissie en Raad, bevelen wij u deze publicatie van harte aan.

Drs. W.T. van Gelder
Voorzitter NHR

Prof. em. dr. W. Winkelmanns
Voorzitter VHC

Figuur 1: Diverse Europese onderwerpen hebben een invloed op havens

Vervoersbeleid in relatie tot zeehavens	
GRB	Groenboek havens en maritieme infrastructuur 1997
HRL	Havenrichtlijn
DIM	Dienstverlening op de Interne Markt
WEV	Witboek Europees Vervoersbeleid
LPK	Logistiek Pakket
GMB	Geïntegreerd Maritiem Beleid
EHB	Europees Havenbeleid

Ondersteuning van projecten en studies	
KPS	Kaderprogramma's
MAP	Marco Polo

Milieu en havens	
VOH	Vogel- en Habitatrichtlijn; Natura 2000
HOV	Havenontvangstvoorzieningen
ZWA	Zwavelhoudende scheepsbrandstoffen
VDS	Verontreiniging vanaf schepen
KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
KRW	Kaderrichtlijn Water
DPS	KRW Dochterrichtlijn Prioritaire Stoffen
KRB	Kaderrichtlijn Bodembescherming
KRA	Kaderrichtlijn Afvalstoffen
VOA	Verordening Overbrenging Afvalstoffen
BKG	Uitstoot van broeikasgas
AAQ	Richtlijn Luchtkwaliteit/Ambient Air Quality
NEC	Nationale emissie plafonds
OGL	Omgevingslawaaai

HAV

Hinterlandverbindingen

TEN	Trans-Europese Netwerken
MOS	Motorways of the Sea
SPO	Spoorwegen
BVT	Binnenvaart/NAIADES
RIS	Technische Voorschriften voor Binnenschepen
TVB	River Information Services op de binnenwateren
SSS	Shortsea Shipping
IMV	Intermodaal Vervoer
IML	Intermodale Laadeenheden
VGS	Vervoer Gevaarlijke Stoffen

ENS

Veiligheid op zee en in zeehavens

ERI	Maritieme Veiligheid: Erika I, II en III
HSC	Havenstaatcontrole
TAN	Dubbelwandige Tankers
MON	Monitoringrichtlijn
EAV	Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid
BTE	Beveiliging van terminals
BHA	Beveiliging van havens
BTk	Beveiliging van de transportketen
BUL	Veilig laden en lossen van bulkschepen
ONZ	Opleidingsniveau zeevarenden
SLS	Groenboek beter slopen van schepen

Versvoersbeleid in relatie tot zeehavens

1

GRB

Groenboek havens en maritieme infrastructuur 1997

2

HRL

Havenrichtlijn

3

DIM

Dienstverlening op de Interne Markt

4

WEV

Witboek Europees Vervoersbeleid

5

LPK

Logistiek Pakket

6

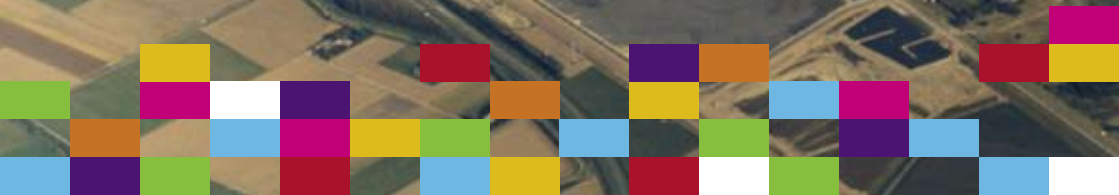
GMB

Geïntegreerd Maritiem Beleid

7

EHB

Europees Havenbeleid





Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur

Het Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur ("Green Paper on Ports and Maritime Infrastructure", december 1997, (GRB-VHC-001), had tot doel een debat te lanceren over de efficiëntie van havens en maritieme infrastructuur; over de integratie van de havens in de Trans-Europese Netwerken (TEN's) en over de toepassing van concurrentieregels in de havensector.

In het Trans-Europese Netwerk hebben de havens een belangrijke rol te spelen, aldus de Europese Commissie die voorts in het Groenboek constateerde dat de intra-Europese maritieme trafiek haar markt-aandeel tegenover het wegvervoer niet heeft verhoogd. Gepleit werd voor shortsea shipping en de integratie daarvan in een multimodaal transport systeem. Het Groenboek legde tevens de nadruk op maritieme veiligheid. In de eerste plaats was de aandacht toegespitst op schepen, doch dit had directe gevolgen voor havens.



Eveneens een belangrijke pijler in het Groenboek was de vaststelling dat de financiering van havens en de wijze waarop kosten worden doorgerekend, sterk verschillen van de ene tot de andere lidstaat. Deze vloeien voort uit grote verschillen inzake eigendoms- en organisatiestructuren. Havens evolueren naar commerciële entiteiten die verondersteld worden hun kosten door te rekenen aan de havengebruikers. In het Groenboek werd ook het gebrek aan transparantie in de havenboekhoudingen aangekaart, zijnde een belangrijke voorwaarde bij de toepassing van staatssteunregels.

De organisatie van de toegang tot de markt was eveneens een belangrijk onderwerp dat in het Groenboek werd aangesneden. Juist dit onderdeel is het kernpunt geworden van de beide voorstellen van de Europese Commissie voor een Havenrichtlijn (zie paragraaf 2).

Enkele relevante documenten

- GRB-VHC-001: *Green Paper on Ports and Maritime Infrastructure* (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

2

HRL

Havenrichtlijn

Naar aanleiding van het Groenboek “inzake havens en maritieme infrastructuur” (zie paragraaf 1) deed de Europese Commissie op 13 februari 2001 een Mededeling aan het Europees Parlement en de Raad over “De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa.” Deze mededeling bevatte een voorstel voor een richtlijn “inzake toegang tot de markt voor havendiensten” (de Havenrichtlijn), maar ook een werkdokument van de diensten van de Commissie “Over praktijken op het gebied van openbare financiering en aanrekening van kosten in de zeehavens in de gemeenschap”. De nadruk lag vooral op de Havenrichtlijn (HRL-VHC-007).

Het voorstel van de Europese Commissie voorzag in procedureregels die moesten waarborgen dat alle huidige en potentiële dienstverleners een eerlijke kans krijgen om zich toegang te verschaffen tot de markt voor havendiensten. Per havendienst en per vrachtafhandelingscategorie zouden minstens twee van elkaar onafhankelijke dienstverleners tot de markt moeten worden toegelaten. De verleners van havendiensten zouden hun personeel zelf mogen selecteren en aanstellen. De vigerende sociale wetgeving zou gerespecteerd moeten worden. Bovendien zou zelfafhandeling door opvarenden en/of rederijpersoneel volgens de richtlijn toegestaan kunnen worden.

In eerste noch in tweede lezing is overeenstemming bereikt over dit voorstel. De Europese Commissie heeft zijn voorstel ingetrokken, nadat het in de daarop volgende conciliatie bereikte compromis door het Europese Parlement op 20 november 2003 werd afgewezen (229 stemmen tegen, 209 voor en 16 onthoudingen HRL-VHC-025).

Op 13 oktober 2004 werd echter alweer een nieuwe ontwerprichtlijn (HRL-VHC-026) door de Europese Commissie voorgesteld. Inhoudelijk verschilde het tweede voorstel weinig van het eerste. Het is op 17 en 18 januari 2006 zonder rapport van de Commissie TRAN aan de plenaire vergadering van het Europese Parlement voorgelegd en verworpen (532 stemmen tegen, 120 stemmen voor en 25 onthoudingen). Op 13 maart 2006 is het voorstel definitief ingetrokken (HRL-VHC-036).

Hierna organiseerde de Europese Commissie een uitgebreide consultatie. Die omvatte zes workshops met vertegenwoordigers van havenpartijen en zes bijeenkomsten van experts namens de lidstaten. Op 17 oktober 2007 presenteerde de Europese Commissie de resultaten van de consultatie in de vorm van een mededeling van de Europese Commissie over het Europees havenbeleid (zie paragraaf 7).

Enkele relevante documenten

- *HRL-VHC-036: Intrekking van voorstellen van de Commissie na screening op hun algemene relevantie, hun effect op het concurrentievermogen en andere aspecten (Europese Unie)*
- *HRL-VHC-026: Proposal for a directive of the European Parliament and the Council on market access to port services (Europese Commissie)*

■ *HRL-VHC-025: Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten: Gemeenschappelijke ontwerptekst zoals goedgekeurd door het bemiddelingscomité van artikel 251, lid 4, van het EG-Verdrag (Europees Parlement en de Raad)*

■ *HRL-VHC-007: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad: "Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten" (Europese Commissie)*

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

3

DIM

Dienstverlening op de Interne Markt

De Europese Gemeenschap streeft naar steeds nauwere banden tussen de Europese staten en volkeren en naar economische en sociale vooruitgang. De Europese Commissie vindt een concurrerende dienstenmarkt bovendien van vitaal belang voor de bevordering van de economische groei en de werkgelegenheid in de Europese Unie. Een groot aantal belemmeringen op de interne markt verhindert vele dienstverrichtende bedrijven, met name kleine en middelgrote ondernemingen, hun activiteiten over de nationale grenzen uit te breiden en ten volle profijt te trekken van de interne markt. Dit verzwakt het wereldwijde concurrentievermogen van dienstverrichters uit de Europese Unie. Diensten vormen de motor van de economische groei en zijn in de meeste lidstaten goed voor 70 % van het BNP en de werkgelegenheid. Versnippering van de interne markt heeft daarom negatieve gevolgen voor de gehele Europese economie, met name voor de concurrentiekracht van kleine en middelgrote ondernemingen en voor het verkeer van werknemers en verhindert de toegang van de consumenten tot een ruimer dienstenaanbod tegen concurrerende prijzen.

Het voorstel van de Europese Commissie voor een richtlijn "betreffende diensten op de interne markt" (DIM-VHC-002 en DIM-VHC-003) maakt deel uit van het proces van economische hervorming met het doel van de EU tegen 2010 de meest concurrerende en dynamische kenniseconomie van de wereld te maken.



De richtlijn biedt een algemeen rechtskader voor een grote verscheidenheid van diensten en houdt daarbij rekening met de bijzondere kenmerken van de verschillende activiteiten of beroepen en hun reglementering. Dit kader stoelt op een dynamische en selectieve aanpak waarbij allereerst belemmeringen die snel kunnen worden verwijderd, uit de weg worden geruimd en waarbij voor de andere belemmeringen een aanvang wordt gemaakt met een proces van evaluatie, raadpleging en vervolgens harmonisatie met betrekking tot specifieke vraagstukken. Dit proces moet leiden tot de geleidelijke en gecoördineerde modernisering van de nationale regelgevingstelsels voor diensten, die van essentieel belang is voor de verwezenlijking van een echte interne dienstenmarkt tegen 2010. Er dient te worden gezorgd voor een evenwichtige combinatie van maatregelen inzake doelgerichte harmonisatie, administratieve samenwerking, de bepaling over het vrij verrichten van diensten en de stimulering van de opstelling van gedragscodes over bepaalde vraagstukken. Deze coördinatie van de nationale wetgevende regimes dient te zorgen voor een hoge mate van communautaire juridische integratie en een

hoog beschermingsniveau voor de doelstellingen van algemeen belang, en met name de consumentenbescherming, hetgeen wezenlijk is voor het vertrouwen tussen de lidstaten. In deze richtlijn wordt ook rekening gehouden met andere doelstellingen van algemeen belang, zoals de bescherming van het milieu, de openbare veiligheid, de volksgezondheid en de noodzaak van de naleving van het arbeidsrecht.

Het is passend dat de bepalingen van deze richtlijn betreffende de vrijheid van vestiging en het vrije verkeer van diensten alleen van toepassing zijn voor zover de betrokken activiteiten voor concurrentie opengesteld zijn, zodat zij de lidstaten niet verplichten diensten van algemeen economisch belang te liberaliseren of openbare inrichtingen die dergelijke diensten aanbieden te privatiseren, dan wel bestaande monopolies voor andere activiteiten of bepaalde distributiediensten op te heffen.

Voorts bepaalt art. 2, lid 2, onder d: “Deze richtlijn is niet van toepassing op (...) diensten op het gebied van vervoer, met inbegrip van havendiensten, die onder de werkingssfeer van titel V van het EG-Verdrag vallen” en onder e: “(...) diensten van uitzendbedrijven.”

Op 12 december 2006 werd de richtlijn 2006/123/EG (DIM-VHC-01 I) betreffende diensten op de interne markt door het Europees Parlement en de Raad ondertekend.

Enkele relevante documenten

- DIM-VHC-01 I: Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt (Europese Commissie en de Raad)
- DIM-VHC-003: Corrigendum - Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende diensten op de interne markt (Europese Commissie)
- DIM-VHC-002: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende diensten op de interne markt (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Witboek Europees Vervoersbeleid

In het Witboek “Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” (september 2001, WEV-VHC-001), staan de hoofdlijnen van het communautaire vervoersbeleid. De uitwerking van dit Witboek moet helpen om de belangrijkste nieuwe ambities van de Europese Gemeenschap met betrekking tot vervoer te realiseren. Deze ambities zijn (1) voltooiing van de interne markt (2) waarborgen van een duurzame ontwikkeling van vervoer (3) realisatie van grote netwerken (4) versterking van met name de maritieme veiligheid (5) succesvolle uitbreiding van de gemeenschap en (6) ontwikkeling van concrete internationale samenwerking.

Inmiddels is de midterm review van het Witboek uitgevoerd. Deze is vastgelegd in de “Mededeling van de Europese Commissie aan de Raad en het Europees Parlement. Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie” (22 juni 2006; WEV-VHC-002).

Hierin wordt onder meer gesteld dat in 1992 de interne markt werd voltooid en ook het vervoersbeleid op de rails werd gezet. Zo'n 15 jaar later werden de geliberaliseerde interne vervoersmarkt en de Europese mobiliteit werkelijkheid. Het Europees vervoersbeleid is in deze periode versterkt en de Unie heeft haar positie als wereldleider in veel sectoren kunnen handhaven of versterken. De opeenvolgende uitbreidingen hebben deze positie mee versterkt en geconsolideerd. De algemene doelstellingen van het vervoersbeleid blijven dezelfde: een concurrerende, beveiligde, veilige en milieuvriendelijke mobiliteit, overeenkomstig de herziene Lissabonagenda voor groei en werkgelegenheid en de herziene strategie voor duurzame ontwikkeling. De beleidsinstrumenten inzake vervoer dienen te evolueren om rekening te houden met de verworven ervaring en aan te sluiten bij de evoluerende industriële, politieke en internationale context. Door de toenemende internationale concurrentie, maar ook de economische groei die beneden de verwachtingen blijft, is het nog moeilijker geworden om duurzame mobiliteit te waarborgen.

In deze tussentijdse evaluatie wordt gepleit voor een veelzijdig en holistisch vervoersbeleid. Het toekomstige beleid blijft gebaseerd op de witboeken van 1992 en 2001, maar op heel wat gebieden zullen de

Europese maatregelen niet volstaan. Er is op nationaal, regionaal en lokaal niveau behoefte aan wederzijds complementaire acties van zowel de overheid als de burgers en de bedrijven zelf. Een permanente dialoog is derhalve cruciaal. Toekomstige maatregelen, waaronder de tenuitvoerlegging van reeds in het Witboek van 2001 aangekondigde maatregelen die nog niet werden uitgevoerd, zullen worden genomen op basis van een brede dialoog met alle betrokken actoren.

Volgens het Witboek zal het Europees beleid inzake duurzame mobiliteit gebruik moeten maken van een groter aantal beleidsinstrumenten waarbij eventueel wordt gestreefd naar een overschakeling op milieuvriendelijker vervoerswijzen, met name op lange afstand, in stedelijke gebieden en op corridors die met congestie kampen. Tegelijk moet elke vervoerswijze worden geoptimaliseerd. Alle vervoerswijzen moeten milieuvriendelijker, veiliger en zuiniger worden. Ten slotte zal co-modaliteit – een efficiënt gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie daarvan – volgens het wetboek leiden tot een optimaal en duurzaam gebruik van middelen. Deze benadering waarborgt het best een sterke mobiliteit én een degelijke bescherming van het milieu.

Enkele relevante documenten

- WEV-VHC-002: Mededeling van de Europese Commissie aan de Raad en het Europees Parlement. "Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie"
- WEV-VHC-001: Witboek: "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Om de doeltreffendheid en duurzaamheid van het groeiende goederenvervoer te kunnen garanderen, moet een aantal beleidskwesties op de agenda worden geplaatst, aldus de Europese Commissie in zijn op 18 oktober 2007 uitgebrachte "Mededeling inzake de

EU-agenda op het gebied van goederenvervoer: versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa” (LPK-NHR-001).

Als te agenderen beleidskwesties worden genoemd:

- In sommige delen van het Europese vervoerssysteem heeft de congestie een negatieve invloed op de kosten, de vervoerstijd en het brandstofverbruik;
- Het goederenvervoer moet een bijdragen leveren tot de verwezenlijking van de EU-doelstellingen inzake klimaatverandering en tot de vermindering van vervuilende emissies en geluidsoverlast;
- Het goederenvervoer is sterk afhankelijk van fossiele brandstoffen, die voor een groot gedeelte worden ingevoerd;
- De veiligheid en beveiliging van het vervoer moeten verder worden verbeterd;
- Er zijn aanwijzingen dat de vervoers- en logistieksector moeilijkheden ondervinden om gekwalificeerd personeel aan te trekken.



Wanneer geen maatregelen worden genomen, zal de voorspelde toename van het goederenvervoer deze problemen nog verergeren. Het goederenvervoer leidt echter niet alleen tot problemen, het biedt ook kansen die niet mogen worden gemist:

- Met elke uitbreiding is de heterogeniteit van de EU toegenomen. Op de nieuwe continentale markt die door deze uitbreidingen is ontstaan, moeten bijgewerkte logistiektechnieken en goede praktijken snel in de hele Unie worden toegepast;
- Op de steeds sterker geïntegreerde en geconcentreerde mondiale markt voor goederenlogistiek zijn verscheidene Europese bedrijven uitgegroeid tot marktleider;
- Het vooruitzicht van verbeterde handelsbetrekkingen met landen buiten de EU is gerechtvaardigd. Daarom is in de voorgestelde beleidsinitiatieven ook rekening gehouden met de noodzaak om de vervoersactiviteiten, met name van en naar de buurlanden, efficiënter te maken;
- De snelle ontwikkeling van de informatie- en communicatie-technologieën (ICT) brengt een radicale verandering teweeg in de manier waarop goederenlogistiek kan worden georganiseerd.

Om deze uitdagingen het hoofd te bieden, zal de Europese Commissie een reeks beleidsinitiatieven nemen, zoals aangekondigd in de uitgevoerde tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001. In die tussentijdse evaluatie is rekening gehouden met de gewijzigde context sinds 2001: versnelde globalisering van de productie, onzekerheid over de continuïteit van de energievoorziening, versnelling van de klimaatopwarming en de uitbreiding naar Centraal- en Oost-Europa, waardoor de EU een continentale dimensie krijgt. In de evaluatie wordt daarom voorgesteld de focus en de instrumenten van het vervoersbeleid te verruimen om het hoofd te kunnen bieden aan deze nieuwe uitdagingen. De nadruk wordt vooral gelegd op de noodzaak om de doeltreffendheid van de verschillende vervoerswijzen te verbeteren, ongeacht of ze afzonderlijk of in combinatie (co-modaliteit) worden gebruikt. Met dit pakket maatregelen wordt getracht een bijdrage te leveren tot de verwezenlijking van deze doelstelling.

De voorgestelde beleidsinitiatieven:

- In het actieplan inzake goederenlogistiek (LPK-NHR-002) wordt een reeks acties voorgesteld om het goederen- en verkeersbeheer te bevorderen en duurzame kwaliteit en doeltreffendheid te verbeteren, om de administratieve procedures te vereenvoudigen,

om de laadnormen te herzien en om de voertuigafmetingen en gewichten te bestuderen met het oog op een eventuele herziening van Richtlijn 96/53/EG (rekening houdende met de gevolgen voor de andere vervoerwijzen).

- De mededeling betreffende een spoorwegwet met voorrang voor goederenverkeer (LPK-NHR-003) zal het goederenvervoer per spoor concurrerender maken door de transittijden te verkorten, de betrouwbaarheid van het spoor te verbeteren en het spoor beter te laten aansluiten op de behoeften van de klant (zie verder in paragraaf 10).
- In de mededeling betreffende een Europees havenbeleid (LPK-NHR-004) wordt een visie uiteengezet en worden middelen ter beschikking gesteld om de prestaties van havens als essentiële hubs in het Europese vervoerssysteem te verbeteren, om ze te helpen nieuwe investeringen aan te trekken, stabiel overleg tussen alle belanghebbenden tot stand te brengen en het imago van de havens te verbeteren (zie verder in paragraaf 7). Deze mededeling draagt bij tot de tenuitvoerlegging van de recentelijk vastgestelde mededeling (LPK-NHR-005) inzake een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie, waarin een holistische, sectoroverschrijdende benadering van het maritieme beleid wordt uiteengezet (zie verder in paragraaf 6).
- Het ambtelijk werkdocument van de Commissie inzake een “Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen” (LPK-NHR-006) zal een raadplegingproces op gang brengen dat moet leiden tot een vereenvoudiging van de administratieve en rapporteringsprocedures, zodat de korte vaart volledig gebruik kan maken van de voordelen van de interne markt en op gelijke voet wordt behandeld met de andere vervoerswijzen (zie verder in paragraaf 9).
- In het ambtelijk werkdocument van de Commissie inzake Motorways of the Sea (LPK-NHR-007) wordt de voortgang bij de totstandbrenging van dit project (één van de dertig prioritaire TEN-T projecten) beschreven en worden suggesties voor verdere kwalitatieve verbeteringen gedaan (zie verder in paragraaf 9).

De hierboven vermelde beleidsinitiatieven versterken elkaar en vormen een beleidsagenda voor de verbetering van de doeltreffendheid van het goederenvervoer in Europa. Samen helpen ze het goederenvervoer in de EU efficiënter en duurzamer te maken.

Enkele relevante documenten

- LPK-NHR-007: Mededeling van de Commissie. De EU-agenda op het gebied van goederenvervoer: versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa (Europese Commissie)
- LPK-NHR-006: Commission staff working document accompanying document to the communication from the Commission.: The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe (Europese Commissie)
- LPK-NHR-005: Mededeling van de Commissie betreffende een "Integraal maritiem beleid voor de Europese Unie" COM (2007) 575 def.
- LPK-NHR-004: Mededeling van de Commissie betreffende een "Europees havenbeleid" COM (2007) 616 def.
- LPK-NHR-003: Mededeling van de Commissie betreffende een "Spoorwegwet met voorrang voor goederenverkeer" COM (2007) 608 def.
- LPK-NHR-002: Mededeling van de Commissie inzake het "Actieplan inzake Goederenlogistiek" COM (2007) 607 def.
- LPK-NHR-001: Mededeling van de Commissie inzake de "EU-agenda op het gebied van goederenvervoer: versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa" COM (2007) 606 def.

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Geïntegreerd Maritiem Beleid

Reeds in maart 2005 kondigde de Europese Commissie een geïntegreerd Europees maritiem beleid aan. In juni 2006 werd het Groenboek Europees maritiem beleid gepubliceerd, waarmee een omvangrijk consultatieproces in gang werd gezet (GMB-VHC-001 en GMB-VHC-002). Dat resulteerde op 10 oktober 2007 in de Mede-

deling van de Commissie over een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie; het zogenoemde Blauwboek. Deze Mededeling ging vergezeld van een omvangrijk actieplan.

De zeeën zijn het bloed dat door Europa's aderen stroomt, aldus het Blauwboek. Welzijn en welvaart van Europa hangen af van de maritieme ruimten en de kusten waarover het continent beschikt: zij zijn de sluizen voor de Europese handel, regelen het klimaat, leveren voedsel, energie en grondstoffen en vormen een geliefd decor als woon- en recreatieplek voor de Europese burgers. Niet alleen zijn onze interacties met de zee intenser en gevarieerder dan ooit tevoren, zij creëren ook een nooit geziene toegevoegde waarde voor Europa. Maar de druk laat zijn sporen na. Onze relatie met zeeën en oceanen is op een kruispunt aanbeland. Enerzijds stellen technologie en deskundigheid ons in staat steeds meer waarde uit de zee te halen en stromen steeds meer mensen naar de Europese kusten om van die waarde te profiteren. Anderzijds



leidt het gecumuleerde effect van al deze activiteiten tot conflicten over het gebruik van de mariene rijkdommen en tot de achteruitgang van het mariene milieu, waarvan al de rest afhankelijk is.

Europa moet uit deze patstelling geraken. Het vinden van een uitweg uit deze situatie is des te urgenter tegen de achtergrond van de om zich heen grijpende mondialisering en de klimaatverandering.

In het besef van deze problematiek heeft de Europese Commissie een omvattend raadplegings- en analyseproces opgestart over de relatie van Europa tot de zee. Uit de overweldigende reacties van de belanghebbende partijen blijkt niet alleen duidelijk dat de zeeën over een enorm potentieel beschikken, maar ook dat ons grote uitdagingen te wachten staan als wij dat potentieel duurzaam willen benutten. Het proces heeft overigens een schat aan ideeën opgeleverd over de manier waarop Europa deze uitdaging kan aangaan.

Op basis van dit waardevolle materiaal stelt de Commissie een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie voor dat uitgaat van het besef dat alles wat met de Europese zeeën en oceanen te maken heeft, met elkaar verweven is en dat beleidslijnen over maritieme aangelegenheden op een holistische manier moeten worden ontwikkeld, wil Europa de gewenste resultaten kunnen bereiken.

Deze geïntegreerde, sectoroverschrijdende aanpak kan op volmondige instemming van alle belanghebbende partijen rekenen. De toepassing ervan zal meer samenwerking vergen en een doeltreffende coördinatie van alle maritieme beleidslijnen op de verschillende besluitvormingsniveaus.

Uitgerust met een geïntegreerd maritiem beleid zal Europa sterker staan tegenover de uitdagingen die samenhangen met mondialisering, mededinging, klimaatverandering, achteruitgang van het mariene milieu, maritieme veiligheid en beveiliging, continuïteit van de energievoorziening en duurzame energievoorziening. Dit beleid moet gebaseerd zijn op excellentie in marien onderzoek, mariene technologie en innovatie en moet verankerd zijn in de agenda van Lissabon voor werkgelegenheid en groei en in de agenda van Göteborg voor duurzaamheid.

Een geïntegreerd maritiem beleid van de EU zal de beleids- en besluitvorming veranderen. De verticale, versnipperde aanpak voldoet niet langer. Het is volgens het Blauwboek noodzakelijk interacties te doorgronden en in aanmerking te nemen, gemeenschappelijke instrumenten te ontwikkelen, synergieën op te sporen en te benutten en conflicten te voorkomen of op te lossen. Een werkprogramma moet worden opgesteld en uitgevoerd. Maatregelen in het kader van de verschillende sectorale beleidslijnen moeten in een samenhangend beleidsraamwerk worden ontwikkeld.

Het actieplan bij deze mededeling illustreert de omvang en de verscheidenheid van het werk dat nog moet worden verricht. De onderstaande projecten zijn vanuit het oogpunt van de zeehavens van bijzonder belang:

- Maritieme ruimtelijke planning en integraal kustzonebeheer. De Europese Commissie is voornemens om in 2008 een “road map” uit te brengen op weg naar maritieme ruimtelijke ordening.
- European Maritime Transport Space without Barriers. Ook in 2008 zal de Europese Commissie voorstellen doen inzake de instelling van een European Maritime Transport Space without Barriers (zie ook paragraaf 7). Deze sluiten aan op het eerder uitgebrachte werkdocument over Motorways of the Sea en zullen onderdeel vormen van het in 2008 uit te brengen Witboek voor Maritiem Transport tot 2018.
- Zeehavenbeleid. In het kader van de mededeling van de Europese Commissie over een Europees havenbeleid zijn in 2008 richtsnoeren over de toepassing van EU milieuregels bij zeehavenontwikkeling te verwachten (zie ook paragraaf 7).
- Luchtverontreiniging door schepen. De Europese Commissie wil het gebruik van walstroom in Europese zeehavens bevorderen en zal de opties voor EU wetgeving ter reductie van de emissie van broeikasgassen evalueren (zie ook paragraaf 7).
- Slopen van schepen. In 2008 is een mededeling inzake een strategie voor het slopen van schepen te verwachten (zie ook paragraaf 28).
- Europese maritieme dag. De Europese Commissie heeft inmiddels 20 mei uitgeroepen tot Europese maritieme dag.

Het geïntegreerde maritieme beleid steunt – zoals gezegd – enerzijds op de Lissabonagenda voor werkgelegenheid en groei en anderzijds op de Göteborgagenda voor duurzaamheid. Deze laatste is onder

meer uitgewerkt in de Europese mariene strategie, die inmiddels is verankerd in de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (zie paragraaf 33). Deze mariene strategie vormt de “milieupijler” van het Europese maritieme beleid.

Deze mededeling vormt de grondslag voor het bestuurskader en de sectoroverschrijdende instrumenten voor een communautair geïntegreerd maritiem beleid en geeft een overzicht van de belangrijkste activiteiten die de Commissie zich in dit verband voor deze mandaatperiode ten doel heeft gesteld. Richtinggevend voor deze acties zijn de beginselen van subsidiariteit en mededinging, de ecosysteembenadering en participatie van de belanghebbende partijen.

Zoals gezegd werd de mededeling van de Commissie “Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie” op 10 oktober 2007 gepresenteerd aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's (GMB-VHC-003, GMB-VHC-004 en GMB-VHC-005). Op 14 december 2007 heeft de Europese Raad het groene licht gegeven voor de verdere uitwerking en uitvoering van het actieplan.

Enkele relevante documenten

- GMB-VHC-005: *Accompanying document to the communication “An Integrated Maritime Policy for the European Union” (Europese Commissie)*
- GMB-VHC-004: *Conclusies van de raadpleging over een Europees maritiem beleid (Europese Commissie)*
- GMB-VHC-003: *Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie (Europese Commissie)*
- GMB-VHC-002: *“Naar een toekomstig maritiem beleid voor de Unie: Een Europese visie op de oceanen en zeeën” (Europese Commissie)*
- GMB-VHC-001: *“Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the Oceans and Seas” (Europese Commissie)*

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Europees Havenbeleid

Tot twee keer toe heeft de Europese Commissie in het nabije verleden voorstellen gedaan voor een Europese Havenrichtlijn, soms ook wel Port Package genoemd (zie paragraaf 2). Na raadpleging, door middel van workshops, van de Europese havensector en de lidstaten aan zee, heeft de Commissie op 18 oktober 2007 als een mededeling inzake Europees havenbeleid uitgebracht (EHB-VHC-001 en EHB-VHC-004) met bijbehorende documenten (EHB-VHC-002 en EHB-VHC-003). Dit als onderdeel van het logistiek pakket (zie paragraaf 5). De mededeling gaat met name in op de volgende thema's.

- Havenontwikkeling in de toekomst.
- Financiering, transparantie en havengeld.
- Concessies voor terreingebruik en nautische dienstverlening.
- Milieuregelgeving.
- Modernisering.
- Relatie stad en haven.
- Havenarbeid.

De bouw van grote nieuwe havenfaciliteiten of substantiële uitbreiding van bestaande havenfaciliteiten moet in de eerste plaats gebaseerd zijn op een grondig economisch onderzoek van het effect dat de beoogde ontwikkeling op goederenstromen zal hebben, aldus de Europese Commissie. Dit zou volgens de Commissie ook kunnen leiden tot een meer rationele verdeling van verkeer over Europa. Ofschoon zo'n betere verdeling natuurlijk niet met regelgeving kan worden afgedwongen, zou die zeker passen bij de hedendaagse zorgen over de duurzaamheid van transport. De Commissie is voornemens om in deze fase deze zaak over te laten aan de regionale en nationale overheden en aan de markt. Maar de Commissie neemt zich voor om in het kader van de midterm review in 2010 van het Trans-Europees transport netwerk (TEN-T) de toestand en behoeften van achterlandverbindingen van de zeehavens te evalueren, alsmede hun impact op een gebalanceerd netwerk van goederenstromen.

De Europese Commissie erkent dat de belangrijke taken van havenbeheerders beter kunnen worden uitgevoerd als zij in voldoende mate autonoom zijn. Met name financiële autonomie is een eerste vereiste voor efficiënte allocatie van investeringen en uiteindelijk voor de ontwikkeling van de havens. In bepaalde markten is er



sprake van stevige concurrentie tussen en binnen een beperkt aantal havens. Dit noopt tot een level playing field. De Commissie zal dan ook in 2008 richtsnoeren inzake staatssteun aan zeehavens vaststellen. Voorts zal de Commissie maatregelen nemen, waardoor de Transparantierichtlijn voor alle handelshavens gaat gelden, ongeacht hun omvang.

De Europese Commissie hecht veel belang aan meer helderheid over de verschillende elementen waaruit havengeld bestaat en aan meer transparantie in de relatie tussen deze elementen en de relevante kosten. De Commissie zal helpen bij de verspreiding van best practices van transparantie op het gebied van havengeld. Met havengeld ware ook de inzet van minder vervuilende schepen te bevorderen, aldus de Commissie.

Als lidstaten concessie verstrekken voor het verlenen van een dienst, zijn de autoriteiten gehouden aan transparantie; het voornemen moet

adequaat bekend worden gemaakt, de procedure moet eerlijk en niet-discriminatoire zijn en moet kunnen worden geïnspecteerd. De Europese Commissie is van oordeel dat deze verplichting ook geldt in het geval van de uitgifte van haven terreinen ten behoeve van het verlenen van diensten op het gebied van ladingbehandeling. In overeenstemming met hun ontwikkelingsbeleid en commerciële strategie mogen havenbeheerders selectiecriteria stellen. Europese verplichtingen op dit gebied gelden overigens alleen in die gevallen, waar het functioneren van de interne markt in het geding is. De duur van de concessie mag de vrije mededinging niet beperken, maar moet lang genoeg zijn om investeringen met een redelijke marge terug te verdienen. Vernieuwing van een concessie is te zien als een nieuwe concessie. Nadere uitleg van de bestaande regels is nodig met betrekking tot de rechten van werknemers in het geval dat de concessie in andere handen overgaat, aldus de Europese Commissie.

Het principe van vrije vestiging geldt ook voor nautisch-technische diensten (loodsen, slepen, afmeren), zo laat de Europese Commissie weten. Wettige monopolies voor nautisch-technische diensten zijn alleen te rechtvaardigen voor zover zij noodzakelijk en evenredig zijn voor de verlening van de desbetreffende dienst. In die gevallen moet een transparante procedure voor de selectie van de dienstverlener uitgevoerd worden. Exclusieve rechten mogen niet voor excessieve perioden verleend worden.

Bij de uitbreiding van de capaciteit van havens, verdieping van de maritieme toegangsweg en/of het verbeteren van de verbindingen met het hinterland moet rekening gehouden worden met de Europese milieuregeling. Rechtszekerheid is nodig voor het aantrekken van investeringen in de publieke en de private sector. Bijvoorbeeld bij de uitvoering van grote infrastructuurwerken in havens ervaren de betrokkenen dikwijls rechtsonzekerheid bij de implementatie van de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Om hieraan te verhelpen zal de Europese Commissie richtsnoeren opmaken over de toepassing van de Europese milieuwetgeving bij havenontwikkeling. Bovendien wordt de regelgeving over de afvalontvangstvoorzieningen verbeterd en worden maatregelen getroffen om de lucht-, water- en bodemverontreiniging in en rond de havens te verminderen.

De Europese Commissie neemt zich voor om acties te ondernemen om de werking van de havensector te moderniseren. Nieuwe systemen,

ontwikkeld voor maritieme veiligheid of voor beveiliging, zoals Safe-SeaNet, AIS (Automatische Identificatie van Schepen), LRIT (Long-range Identification and Tracking), gekoppeld aan moderne telecommunicatiesystemen zijn of worden spoedig verplicht. Zij kunnen de relaties tussen schip en wal sterk verbeteren. Ook de havensector zal van deze ontwikkelingen genieten. De Europese Commissie zal in 2009 een beleidsdocument publiceren over “e-maritime”. Hierdoor zal de afwikkeling van de administratieve formaliteiten in de havens sterk vereenvoudigen. Bovendien zal de Europese Commissie research om de haveninfrastructuur en –operaties te moderniseren, financieel steunen.

Steden en hun havens zijn onderling afhankelijk. De relaties tussen beide zouden moeten beheerst worden door een lange termijnvisie en door planning. Het is belangrijk dat havens en steden hun verbondenheid versterken. De initiatieven om het imago van de havens te verbeteren bij het grote publiek moeten overgelaten worden aan de havens zelf, aan de regio's en aan de lidstaten. De Europese Commis-



sie zal echter zelf ook nagaan hoe zij kan bijdragen aan het verbeteren van het imago van de havens en wat kan gedaan worden om de integratie tussen de havens en “hun” steden te bevorderen. De Europese Commissie heeft inmiddels 20 mei aangewezen als een Europese maritieme dag.

Met betrekking tot havenarbeid meent de Europese Commissie dat een dialoog tussen de verschillende stakeholders een belangrijke bijdrage kan leveren aan een betere verstandhouding tussen de diverse partijen. In deze context kan volgens de Commissie een dialoog tussen de sociale partners een bijzonder krachtige rol spelen bij de creatie van meer en betere jobs in de havensector. De Commissie verwelkomt alle initiatieven die het in gang trekken en/of het bevorderen van de dialoog tussen de stakeholders bevorderen. De Europese Commissie zal (1) het tot stand brengen van een Europees sectoraal sociaal overlegcomité aanmoedigen (2) een wederzijds erkend kader betreffende de opleiding van havenarbeiders voorstellen (3) nauwlettend toezien op de toepassing van de regelgeving over veiligheid en gezondheid op het werk in de havensector.

Op eigen initiatief heeft het Europees Parlement een rapport opgemaakt aangaande de mededeling van de Europese Commissie inzake Europees havenbeleid. Dat rapport werd in de plenaire vergadering van het Europees Parlement op 4 september 2008 vastgesteld. In algemene zin onderschrijft het Parlement de mededeling. Op onderdelen doet het evenwel tal van aanbevelingen, waaronder de volgende. De Commissie wordt dringend opgeroepen om nog voor het einde van 2008 richtsnoeren inzake staatssteun aan zeehavens en inzake de toepassing van gemeenschappelijke milieu-regelgeving op havenontwikkeling en haveninfrastructuur op te stellen. Met betrekking tot het standpunt van de Europese Commissie inzake concessies in zeehavens roept het Parlement op tot flexibiliteit in het bijzonder in het geval van vernieuwing van concessies in relatie tot grote investeringen. Het Europees Parlement wacht voorstellen van de Commissie voor wetgeving waarmee een Europese maritieme transport ruimte zonder barrières wordt gecreëerd met warme belangstelling af. Met deze voorstellen moet eerlijke concurrentie tussen vervoer over zee en vervoer over land binnen de Unie worden verzekerd (EHB-VHC-005).

Enkele relevante documenten

- EHB-VHC-005: Rapport van het Europees Parlement aangaande de mededeling van de Europese Commissie inzake Europees zeehavenbeleid. (European Parliament resolution of 4 September 2008 on a European ports policy) (Europees Parlement)
- EHB-VHC-004: Mededeling inzake een Europees havenbeleid (Europese Commissie)
- EHB-VHC-003: Accompanying document to Communication on a European Ports Policy - Full Impact Assessment (Europese Commissie)
- EHB-VHC-002: Accompanying document to Communication on a European Ports Policy - Summary Impact Assessment (Europese Commissie)
- EHB-VHC-001: Communication on a European Ports Policy (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Hinterland- verbindingen

8

TEN

Trans-Europese Netwerken

9

MOS

Motorways of the Sea

10

SPO

Spoorwegen

11

BVT

Binnenvaart/NAIADES

12

TVB

Technische Voorschriften voor Binnenschepen

13

RIS

River Information Services op de Binnenwateren

14

SSS

Shortsea Shipping

15

IMV

Intermodaal Vervoer

16

IML

Intermodale Laadeenheden

17

VGS

Vervoer Gevaarlijke Stoffen





Trans-Europese Netwerken

Het doel van de Trans-Europese Netwerken ligt in het bijdragen tot één van de hoofddoelstellingen van de Europese Unie, nl. de opening van de grenzen voor het vrij verkeer van goederen, personen en diensten. De beschikking van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet legde hiervoor de basis (TEN-VHC-001). Meer bepaald moet het Trans-Europees vervoersnetwerk:

- Personen en goederen de nodige mobiliteit waarborgen.
- Gebruikers een hoogwaardige infrastructuur bieden.
- Een combinatie vormen van alle vervoerswijzen.
- Een optimale benutting van de bestaande capaciteit mogelijk maken.
- Op alle deelgebieden interoperabel zijn.
- De hele Gemeenschap bestrijken.
- Mogelijkheden bieden voor uitbreiding naar de EVA-landen, de Midden- en Oosteuropese landen en de landen van het Middellandse-zeegebied.

Het Trans-Europese vervoersnetwerk bestaat uit een infrastructuur (wegen, spoorwegen, waterwegen, havens, luchthavens, navigatiemiddelen, overslaginstallaties en pijpleidingen voor producten) en de diensten die nodig zijn om deze infrastructuur te kunnen gebruiken.

Er wordt prioriteit gegeven aan:

- Aanleg van de aansluitingen die nodig zijn om het vervoer te vergemakkelijken.
- Optimalisering van de efficiency van de bestaande infrastructuur.
- Het streven naar interoperabiliteit van de verschillende onderdelen van het netwerk.
- Integratie van milieuaspecten bij de opbouw van het netwerk.

Elk project dat voldoet aan bovengenoemde criteria wordt beschouwd als een project van gemeenschappelijk belang.

Kenmerken van de vervoersnetwerken

Het *Wegennet*:

- Bestaat uit autowegen en wegen van hoge kwaliteit en wordt aangevuld met nieuwe of aangepaste verbindingen.



- Omvat de infrastructuur voor verkeersgeleiding en informatie van de gebruikers op basis van een actieve samenwerking tussen de verkeersgeleiding systemen op Europees, nationaal en regionaal niveau.
- Waarborgt de gebruiker een hoog, homogeen en constant niveau van dienstverlening, comfort en veiligheid.

Het *spoorweg*net:

- Bestaat uit het hogesnelheidsnet en de conventionele spoorlijnen.
- Biedt de gebruikers kwaliteit en veiligheid op een hoog niveau dank zij de continuïteit en de interoperabiliteit en een geharmoniseerd treingeleidingssysteem.

Het systeem van *waterwegen* en binnenhavens:

- Omvat een net met rivieren en kanalen, een net met vertakkingen en verbindingen daartussen, haveninfrastructuren en hoogwaardige verkeersgeleidingssystemen.
- Voldoet aan de minimale technische kenmerken die overeen komen met het profiel van klasse IV.

De *havens* vormen de schakel tussen het zeevervoer en de andere vervoertakken. Zij bieden installaties en diensten voor goederen en reizigers (zoals ferrydiensten).

Het *zeesnelwegennet* verbetert de bestaande zeeverbindingen die levensvatbaar, geregeld en frequent zijn voor het goederenvervoer tussen de lidstaten. Daarmee wordt het mogelijk de goederenstroom over de zeewegen die logistiek van belang zijn te concentreren, om de verkeersdruk te doen afnemen en de verbindingen tussen de staten en de perifere gebieden en eilanden te verbeteren.

Het *luchthavennet* bestaat uit luchthavens van gemeenschappelijk belang op het grondgebied van de Gemeenschap die ontstaan voor commercieel luchtverkeer en die aan bepaalde eisen voldoen.

Het netwerk voor *gecombineerd vervoer* bestaat uit het waterwegen- en spoornet die, met de daarop aansluitende begin- en/of eind-trajecten over de weg, het lange-afstand goederenvervoer tussen alle lidstaten mogelijk maken. Hieronder vallen ook de installaties die de overslag tussen de verschillende netten mogelijk maken.

Het *beheers- en informatienetwerk* omvat kustvaart- en havenverkeersdiensten, positioneringssystemen voor schepen, meldingssystemen voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren en communicatiesystemen voor noodsituaties en de veiligheid op zee.

Het netwerk voor *luchtverkeersbeheer* omvat het luchtnavigatie plan (het luchtruim dat voor algemeen luchtverkeer is bestemd, lucht-routes en luchtnavigatie hulpmiddelen), het systeem voor regeling van de verkeersstromen en het luchtverkeersleidingsysteem.

Het netwerk voor *positionerings- en navigatiesystemen* bevat systemen per satelliet en de systemen die zijn vastgelegd in het kader van het toekomstig Europees radionavigatie plan.

Een beperkt aantal nieuwe prioritaire projecten

In de periode 2001-2003 is het Trans-Europees vervoersnetwerk herzien (TEN-VHC-003 en TEN-VHC-014). Daarmee is ingespeeld op de nieuwe doelstellingen van het vervoersbeleid zoals omschreven in het Witboek over het Europese vervoersbeleid. In uitvoering van de aanbevelingen 2003 van de groep “Van Miert” van hoog niveau inzake de trans-Europese vervoersnetwerken heeft de Europese Commissie een nieuwe lijst van 30 prioritaire projecten opgesteld die vóór 2010 van start moeten gaan (TEN-VHC-006). De totale geraamde kostprijs is € 225 miljard. In die lijst is ten volle rekening gehouden met de nieuwe uitbreiding van de Unie. Voorts is het de bedoeling meer duurzame mobiliteitsystemen tot stand te brengen door de investeringen te concentreren op het vervoer per spoor of over de waterwegen. Teneinde de verwezenlijking van de cruciale grenstrajecten te versnellen wordt het volgende geheel van de 30 prioritaire projecten van Europees belang verklaard.

1. Spoorlijn Berlijn-Verona/Milaan-Bologna-Napoli-Messina
2. Hogesnelheidslijn Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen
3. Hogesnelheidslijn Zuidwest-Europa
4. Hogesnelheidsspoorwegas Oost (waaronder Parijs-Straatsburg/Luxemburg)
5. Klassieke spoorweglijn voor gecombineerd vervoer (of de Betuwe-lijn-2007)
6. Spoorlijn Lyon-Triëst-Divaca/Koper-Ljubljana-Budapest-Oekraïense grens
7. Autosnelwegverbinding Igoumenitsa/Patra-Athene-Sofia-Budapest

8. Multimodale as Portugal/Spanje-rest van Europa
9. Spoorlijn Cork-Dublin-Belfast-Stanraer (2001)
10. Malpensa-luchthaven van Milaan (voltooid in 2000)
11. Vaste verbinding over de Öresund (voltooid in 2000)
12. Noordelijke driehoek rail/weg
13. Wegverbinding Ierland/Verenigd Koninkrijk/Benelux (2010)
14. Spoorlijn "West coast main line" (2007)
15. Mondiale satellietnavigatiesysteem GALILEO (2008)
16. Spoorwegas voor vrachtvervoer door de Pyreneeën Sines/Algeciras-Madrid-Parijs
17. Spoorlijn Parijs-Stuttgart-Wenen-Bratislava
18. Riviervverbinding Rijn/Maas-Main-Donau
19. Interoperabiliteit van het hogesnelheidsspoorwegnet van het Iberische schiereiland
20. Spoorverbinding tussen Duitsland en Denemarken over de Fehmarn Belt
21. Snelwegen op zee: de Oostzee, de Atlantische boog, Zuidoost-Europa, het oostelijk deel van de Middellandse Zee
22. Spoorlijn Athene-Sofia-Budapest-Wenen-Praag-Nürnberg/Dresden
23. Spoorlijn Gdansk-Warschau-Brno/Bratislava-Wenen
24. Spoorlijn Lyon/Genève-Basel-Duisburg-Rotterdam-Antwerpen
25. Autosnelwegverbinding Gdansk-Brno/Bratislava-Wenen
26. Spoorlijn/wegverbinding Ierland/Verenigd Koninkrijk/continentaal Europa
27. Spoorlijn "Rail Baltica" Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. Spoorlijn "Eurocaprail" Brussel-Luxemburg-Straatsburg
29. Spoorlijn van de intermodale corridor Ionische Zee/Adriatische Zee
30. Riviervverbinding Seine-Schelde

Benoeming van een Europese coördinator

Om de gecoördineerde uitvoering van de prioritaire projecten te vergemakkelijken kan de Commissie, met de instemming van de betrokken lidstaten, een zogenaamde "Europese coördinator" aanwijzen. Die treedt namens de Commissie op voor één enkel project of voor één hoofdas. Hij stelt een werkplan op voor zijn activiteiten, alsook een verslag over de geboekte vooruitgang. Om zijn taak tot een goed einde te brengen raadpleegt hij de lidstaten, de regionale en lokale autoriteiten, de exploitanten en gebruikers van de transportmiddelen en de vertegenwoordigers van het middenveld.

Een nieuw mechanisme ter bevordering van de snelwegen op zee

De snelwegen op zee zijn vervangingsroutes ter omzeiling van de oververzadigde knelpunten van de netwerken op land. Eén van de 30 nieuwe prioritaire projecten heeft tot doel de goederenstromen te concentreren op een beperkt aantal havens. De lidstaten worden verzocht om gezamenlijk transnationale maritieme verbindingen tot stand te brengen via openbare aanbestedingen (zie verder paragraaf 9).

Tenslotte worden de zeehavens in de beschikking ingedeeld in 3 categorieën:

- Categorie A omvat de zeehavens van internationaal belang (havens met een totaal jaarlijks verkeersvolume van ten minste 1,5 miljoen ton goederen of 200.000 passagiers). De lijst met zeehavens van categorie A omvat Europa, de Oostzee, de Noordzee, de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee.
- Categorie B heeft betrekking op zeehavens van communautair belang (havens met een totaal jaarlijks verkeersvolume van ten minste 0,5 miljoen ton goederen of 100.000 tot 200.000 passagiers).
- Categorie C omvat de regionale havens in eilandengebieden of in perifere of ultraperifere gebieden.

Bij de Commissie wordt een Comité voor het trans-Europees vervoersnet ingesteld. De Commissie brengt elke twee jaar verslag uit over de tenuitvoerlegging van de in deze beschikking vervatte richtsnoeren. Elke vijf jaar gaat de Commissie na in hoeverre vooruitgang is geboekt bij de totstandbrenging van het netwerk; zij geeft aan of de richtsnoeren moeten worden aangepast.

Enkele relevante documenten

- TEN-VHC-014: Mededeling van de Commissie: Een Europees groei-initiatief - Investeren in netwerken en kennis ten behoeve van groei en werkgelegenheid. Eindverslag aan de Europese Raad (Europese Commissie)
- TEN-VHC-006: Report on the Trans-European Transport Network (High Level Group)

■ *TEN-VHC-003: Voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet (Europese Commissie)*

■ *TEN-VHC-001: Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet (Europees Parlement en de Raad)*

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

9 MOS

Motorways of the Sea

Het Europees transportsysteem staat voor belangrijke uitdagingen in het komende decennium. Voor de nodige investeringen in de transportinfrastructuur zijn enorme sommen geld nodig en zal het, volgens de Europese Commissie, zeer moeilijk zijn om het geld bijeen te krijgen. Op lange termijn is ongeveer € 600 miljard nodig om de infrastructuur, noodzakelijk om het trans-Europees netwerk te realiseren, af te werken. Bovendien wordt geschat dat het vrachtverkeer over de weg tegen 2013 met meer dan 60 procent zal toenemen. Voor de 10 nieuwe lidstaten is tegen 2020 een verdubbeling te verwachten.

Bovendien is volgens de Europese Unie het vrachtvervoer over de weg volledig afhankelijk van fossiele brandstoffen, wat het transportsysteem afhankelijk maakt van wijzigende bevoorradingsscenario's. Het gebruik van fossiele brandstof draagt tevens sterk bij tot de uitstoot van CO₂. Een efficiënter transportsysteem is dus voor de Europese Unie van belang, zowel in termen van milieuvriendelijkheid als in termen van een degelijkere transporteconomie.

Hierdoor is het volgens de Europese Commissie noodzakelijk om het intermodaal vervoer nog sterker te promoten. Het intermodaal vervoer maakt immers beter gebruik van de bestaande infrastructuur door de integratie van kustvaart (Shortsea Shipping), spoorwegvervoer en binnenschepvaart in de logistieke keten. Daarom moet er



niet gewacht worden tot de voltooiing van grootschalige infrastructuurprojecten om tot een performanter transportsysteem te komen. Het intermodaal vervoer is vandaag bijgevolg een beleids optie om de ineensorting van het wegvervoersysteem te voorkomen.

Nu reeds beschikt het huidige Marco Polo Programma (2003-2006) over ongeveer € 100 miljoen om het vrachtvervoer van de weg naar meer milieuvriendelijke vervoermodi te leiden. Dit programma heeft tot doel om de jaarlijkse gemiddelde groei van het vrachtvervoer te doen verschuiven naar de kustvaart, het spoorvervoer en de binnenscheepvaart.

In antwoord op de grote uitdagingen wordt door de Europese Commissie een nieuw en aangepast Marco Polo Programma II voorgesteld voor de periode 2007-2013. Zich basierend op de ervaring opgedaan in het eerste programma stelt de Europese Commissie enkele initiatieven voor die de toename van het goede-

renvervoer van de weg moet tegenhouden. Eén van die initiatieven betreft de “Motorways of the Sea” (“Snelwegen van de zee”).

Het concept “Motorways of the Sea” (MotS) is geïntroduceerd in het Witboek Transport van 2001. In dit Witboek werd voorgesteld om, voor goederenvervoer binnen de Gemeenschap, logistieke “wegen” te voorzien die gebaseerd zijn op de kustvaart en die vergelijkbaar zouden zijn met snelwegen op het land. Deze nieuwe logistieke “wegen” werden in het Witboek MotS genoemd. Dit zou het maritieme transport, door extra capaciteit, in staat stellen om beter te concurreren met het wegvervoer en hierdoor een bijdrage leveren aan de verwezenlijking van de “modal shift”. Artikel 12a van de nieuwe TEN-T Guidelines werkt het concept MotS verder uit voor wat het op te zetten infrastructuurnetwerk betreft (MOS-VHC-005).

Artikel 12a stelt dat het Trans-Europese net van maritieme snelwegen voorzieningen en infrastructuur omvat waarbij ten minste twee havens in twee verschillende lidstaten betrokken zijn. Naast infrastructuur en voorzieningen (dienstverleningsactiviteiten) kunnen ook activiteiten die ruimere voordelen bieden meegenomen worden, zoals baggeren, ijsbreken en informatiesystemen.

Volgende corridors werden initieel geïdentificeerd in de lijst van prioritaire projecten:

- Oostzeesnelweg. (lidstaten aan de Oostzee tot lidstaten in Midden- en West-Europa, inclusief de verbinding door het Noordzee/Oostzee-kanaal)
- West-Europese snelweg. (Portugal en Spanje via de Atlantische boog tot Noordzee en Ierse Zee)
- Zuidoost-Europese snelweg. (Adriatische Zee tot Ionische Zee en oostelijk deel van Middellandse Zee, inclusief Cyprus)
- Zuidwest-Europese snelweg. (westelijk deel van de Middellandse Zee, inclusief Malta)

De Europese Commissie heeft inmiddels een vademecum verspreid dat de interpretatie van artikel 12a moet vergemakkelijken, vooral wat procedurele aspecten betreft (MOS-VHC-006). Er ligt een sterke focus op snelle en kwaliteitsvolle dienstverlening in de havens.

Waar het Marco Polo programma focust op ondersteuning van (nieuwe) diensten en modal shift, onder andere naar Shortsea

Shipping, focussen de MotS acties onder TEN-T eerder op infrastructuur en dienstverlening. Beide programma's kunnen complementair aangewend worden voor een project, mogelijk zelfs aangevuld met regionale fondsen.

De werkzaamheden van de High Level Group omtrent de uitbreiding van het TEN-T netwerk naar buurlanden van de EU hebben een bijdrage geleverd tot het uitwerken van het concept. De High Level Group wil via een reeks aanbevolen prioritaire maatregelen de verbindingen tussen de EU en haar buurlanden op gebied van transportinfrastructuur verbeteren. Daartoe zijn vijf grote transnationale assen gedefinieerd, één daarvan is MotS. In het rapport wordt voorgesteld de eerder gedefinieerde corridors sterk uit te breiden. De corridors binnen de transnationale as MotS zouden dan verbindingen omvatten met buurlanden aan de Baltische Zee, Barents Zee, Atlantische Ocean, Middellandse Zee, Zwarte Zee, Kaspische Zee en de Rode Zee via het Suezkanaal. In alle maritieme buurlanden van de EU werd per zgn. 'zeegebied' één MotS haven geselecteerd, vanwaar MotS-verbindingen naar de EU kunnen opgezet worden.

In de ministeriële conferentie omtrent MotS in Ljubljana op 24 januari 2006 werd duidelijk in welke richting dit concept evolueert. In de aanloop naar die conferentie heeft de Europese Commissie een verduidelijkende brochure uitgegeven (MOS-VHC-007).

Bij de op 18 oktober 2007 uitgebrachte mededeling van de Europese Commissie inzake de EU-agenda op het gebied van goederenvervoer is een tweetal relevante ambtelijke werkdocumenten gevoegd inzake:

- Een "Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen" (LPK-NHR-006). Hiermee is een raadplegingsproces op gang gebracht dat moet leiden tot een vereenvoudiging van de administratieve en rapporteringsprocedures, zodat de korte vaart volledig gebruik kan maken van de voordelen van de interne markt en op gelijke voet wordt behandeld met de andere vervoerswijzen. Een voorstel van de Europese Commissie voor regelgeving inzake een Europese maritieme ruimte zonder barrières wordt in oktober 2008 verwacht.
- Motorways of the Sea (LPK-NHR-007). Hierin wordt de voortgang van de totstandbrenging van dit project (één van de dertig prioritaire TEN-T projecten) beschreven en worden suggesties voor verdere kwalitatieve verbeteringen gedaan.

Enkele relevante documenten

- MOS-VHC-007: *MOTORWAYS OF THE SEA* Shifting freight off Europe's roads (Europees Commissie)
- MOS-VHC-006: *Motorways of the Sea Art. 12a of the TEN-T Guidelines - A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005* (Europees Commissie)
- MOS-VHC-005: *Beschikking Nr. 2004/.../EG van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet* (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl



Spoorwegen

Op 29 juli 1991 keurde de Europese Ministerraad de richtlijn betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap goed (SPO-VHC-001). Deze richtlijn introduceerde voor het eerst enige liberalisering in bepaalde aspecten van het spoorwegvervoer en zette de spoorwegmaatschappijen aan om zich meer toe te leggen op de concurrentiestrijd. Belangrijke elementen daarin zijn:

- Gezond financieel beheer.
- Indammen en afbouwen van de schuldenlast.
- Omvorming van spoorwegmaatschappijen tot onafhankelijke ondernemingen.
- Toegang tot het spoorwegnet van andere lidstaten.
- Splitsing van beheer en gebruik van infrastructuur.

De richtlijn van 29 juli 1991 is op 19 juni 1995 aangevuld met een richtlijn betreffende vergunningverlening voor spoorwegondernemingen (SPO-VHC-005) en op 15 maart 2001 gewijzigd met een drietal nieuwe richtlijnen. Hiermee zijn zowel de ervaring met de uitvoering ervan als de ontwikkelingen in de spoorwegsector sinds de vaststelling van de richtlijn verwerkt. Belangrijke elementen van deze wijziging zijn:

- Nadruk op scheiding van beheer van infrastructuur en levering van vervoersdiensten. Introductie van de spoortoezichthouder en invoering en toepassing van veiligheidsnormen (SPO-VHC-002).
- Wijziging van de criteria voor de vergunningverlening aan spoorwegondernemingen (SPO-VHC-003).
- Beginselen en procedures ten behoeve van vaststelling en heffing van rechten voor het gebruik van infrastructuur en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit (SPO-VHC-004).

Op 30 juli 1996 verscheen het Witboek van de Commissie – Een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken – (COM(96)421 definitief; SPO-VHC-006). De spoorwegen staan er volgens het Witboek slecht voor en hun marktaandeel loopt terug. Het spoor lijkt zich moeilijk aan te passen aan de evolutie van de markt en de behoeften van de gebruikers. Nochtans beschikt het spoorvervoer over kenmerken die het in de toekomst voor Europa een interessant vervoermiddel kunnen maken. De dienstverlening kan sterk worden verbeterd en in de toekomst kunnen nieuwe kansen



ontstaan. Om deze uitdagingen aan te kunnen heeft de Gemeenschap een nieuw soort spoor nodig. Het Witboek beoogt een strategie uit te werken om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken en meer in het bijzonder om de financiële toestand van de spoorwegondernemingen weer gezond te maken. Verder voorziet het Witboek ook in de volledige vrijmaking van de openbare dienstverlening en van de toegang tot het gehele verkeer. Het Witboek wil de nationale spoorwegstelsels integreren en de sociale aspecten waarborgen.

In januari 2002 stelde de Commissie een nieuw pakket maatregelen voor om de totstandbrenging van een geïntegreerde ruimte voor het spoorverkeer te bespoedigen, het zogenoemde tweede spoorwegpakket (SPO-VHC-008). Niettegenstaande de reeds getroffen maatregelen blijft het spoorvervoer in Europa zorgwekkend. Dit probleem heeft de Commissie ertoe genoopt concrete voorstellen te doen om de herleving van het spoorwegvervoer sneller te doen verlopen. Met het nieuwe pakket maatregelen wil de Commissie, zonder nog langer te wachten, de regelgeving voor de spoorwegvervoersector in Europa vervolledigen. Met vijf nieuwe voorstellen voor acties wordt de laatste hand gelegd aan de onderbouw die reeds door de communautaire wetgeving is verschaft. Deze voorstellen gaan vergezeld van een vooruitblik op voor de toekomst overwogen acties waarmee de dynamiek van de spoorwegvervoermarkt moet worden vergroot en de kwaliteit ervan moet worden verbeterd. De vijf voorgestelde acties zijn:

- Uitwerking van een gemeenschappelijke benadering van het veiligheidsconcept.
- Vaststelling van de grondbeginselen van interoperabiliteit.
- Instelling van een doeltreffend stuurorgaan: het Europees agentschap voor veiligheid en interoperabiliteit bij het railvervoer, het Europees Spoorwegbureau.
- Verdere en snellere openstelling van de spoorwegvervoermarkt.
- Aansluiting bij de Intergouvernementele Organisatie voor het internationaal spoorwegvervoer (OTIF).

Na een langdurige besluitvorming bereikten het Europees Parlement en de Raad pas op 16 maart 2004 overeenstemming over het tweede spoorwegpakket. De maatregelen van het tweede spoorwegpakket zijn van essentieel belang om de nodige voorwaarden te kunnen scheppen voor de herleving van de spoorwegsector, maar ze zijn op zich nog niet toereikend. Daarom wil de Commissie een discussie

aangaan met de betrokkenen over een reeks aanvullende maatregelen. Deze nieuwe reeks maatregelen wordt ook het derde spoorwegpakket genoemd en werd op 3 maart 2004 door de Europese Commissie uitgebracht. Daarin wordt aan volgende, ook in het Witboek Europees vervoersbeleid genoemde maatregelen, gedacht:

- Verschaffen van kwalitatief hoogstaande dienstverlening.
- De markt voor goederenvervoer per spoor gemakkelijker toegankelijk maken.
- Het milieuvriendelijker maken van het goederenvervoer per spoor.
- De geleidelijke ontwikkeling van een spoorwegnet voor vrachtvervoer.
- De geleidelijke openstelling van de markt voor personenvervoer per spoor.
- De verbetering van de rechten van treinreizigers.

Deze maatregelen zijn uitgewerkt in één mededeling van de Europese Commissie en twee voorstellen voor een richtlijn en twee voor een verordening van het Europese Parlement en de Raad. Het geheel heet het derde spoorwegpakket:

- Mededeling van de Commissie: Voortzetting van de integratie van het Europese spoorwegsysteem: het derde spoorwegpakket (SPO-VHC-014).
- Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (SPO-VHC-015).
- Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap (SPO-VHC-016).
- Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer (SPO-VHC-017).
- Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor (SPO-VHC-018).

Dit pakket heeft in zijn geheel de medebeslissingsprocedure doorlopen. Op 22 februari 2007 werd deze afgesloten met een definitief akkoord (SPO-VHC-023).

Als onderdeel van de “EU-agenda op het gebied van goederenvervoer: versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa” heeft de Europese Commissie op 18 oktober 2007 de mededeling “Naar een spoorwegnetwerk met voorrang voor het goederenvervoer” uitgebracht (LPK-NHR-003).

Naar het oordeel van de Commissie is de ontwikkeling van grensoverschrijdende corridors een mogelijkheid om te komen tot een Europees spoorwegnetwerk voor het goederenvervoer. Deze ontwikkeling zou een aanvulling betekenen op de reeds in gang gezette realisering van ERTMS (European Rail Traffic Management System) waarbij de aandacht vooral op efficiencyverbetering gericht is. Het is de bedoeling om op de aangewezen corridors over de gehele lengte de juiste infrastructuurcapaciteit aan te bieden en deze te combineren met de implementatie van ERTMS. Aanwijzing en implementatie vergen inspanning van infrastructuurbeheerders, nationale overheden en de Europese Gemeenschap. De EC zal in het kader van de herziening van het eerste spoorwegpakket (2008) hiertoe strekkende regelgeving voorstellen. Het is de bedoeling dat in 2012 elke lidstaat in minstens één corridor deelneemt.

Enkele relevante documenten

- SPO-VHC-023: Advies van de Commissie overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag over de amendementen van het Europees Parlement op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad betreffende het voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en Richtlijn 2001/14 EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Europese Commissie)
- SPO-VHC-018: Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor (Europese Commissie)
- SPO-VHC-017: Voorstel voor een verordening van het Europees

Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het internationale treinverkeer (Europese Commissie)

- SPO-VHC-016: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de certificering van het treinpersoneel belast met de besturing van locomotieven en treinen op het spoorwegnet van de Gemeenschap (Europese Commissie)
- SPO-VHC-015: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (Europese Commissie)
- SPO-VHC-014: Mededeling van de Commissie. Voortzetting van de integratie van het Europese spoorwegsysteem: het derde spoorwegpakket (Europese Commissie)
- SPO-VHC-008: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (Europese Commissie)
- SPO-VHC-006: Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het "Witboek - een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken" (97/C206/06) (Economisch en Sociaal Comité)
- SPO-VHC-005: Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (Europese Raad)
- SPO-VHC-004: Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (Europees Parlement en de Raad)
- SPO-VHC-003: Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen (Europees Parlement en de Raad)

- SPO-VHC-002: Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (Europees Parlement en de Raad)
- SPO-VHC-001: Richtlijn van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (91/440/EEG) (Europese Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl



Binnenvaart / NAIADES

Op 17 januari 2006 formuleerde de Europese Commissie de “Mededeling van de Commissie Betreffende het bevorderen van de binnenvaart “NAIADES” - Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart”. “NAIADES” staat voor: Navigation And Inland waterway Action and Development in Europe (BVT-NHR-001). Het actieplan is gebaseerd op een grondige beoordeling en uitgebreid overleg met de lidstaten en de industrie.

Om de binnenvaart in staat te stellen zijn potentieel ten volle te benutten en volwaardig bij te dragen tot de Europese doelstellingen inzake vervoer, dient een aantal randvoorwaarden te worden verbeterd. In deze mededeling schuift de Commissie een geïntegreerd actieplan naar voren dat vijf strategische domeinen omvat, die van fundamenteel belang zijn voor de verdere ontwikkeling van de binnenvaart.

- Markt
- Vloot
- Banen en vaardigheden
- Imago
- Infrastructuur

Tevens worden in het actieplan ideeën gepresenteerd voor het moderniseren van de organisatiestructuur, hetgeen noodzakelijk is om de tenuitvoerlegging van het programma te ondersteunen. De

verschillende acties en maatregelen die in het programma zijn opgenomen zullen verder worden uitgewerkt na overleg in de Raad en het Parlement. Op basis hiervan zal de Commissie eventueel wetgevingsvoorstellen indienen en de beleidsmaatregelen uitvoeren. Elk van deze voorstellen wordt voorafgegaan door een grondige effectbeoordeling. De termijn voor de uitvoering van het plan loopt van 2006 tot en met 2013. Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, is het plan gericht tot alle voor binnenvaart verantwoordelijke niveaus: de industrie, met inbegrip van de sociale partners, de lidstaten, die verantwoordelijk zijn voor de infrastructuurnetten, de Europese Commissie en de andere instellingen. In samenwerking met deze actoren volgt de Commissie de uitvoering van het actieplan. Het eerste voortgangsverslag verscheen op 5 december 2007 (BVT-NHR-002).

Enkele relevante documenten

- BVT-NHR-002: *Communication from the Commission. First progress report on the implementation of the NAIADES Action Programme for the promotion of inland waterway transport (Europese Commissie)*
- BVT-NHR-001: *Mededeling van de Commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart "NAIADES". Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart. (Europese Commissie)*

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

12 TVB

Technische Voorschriften voor Binnenschepen

Op 9 december 1997 diende de Europese Commissie een voorstel in voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van richtlijn 82/714/EEG (TVB-VHC-001) van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (TVB-VHC-002). Met het voorstel beoogde de Europese Commissie de communautaire technische voorschriften in overeenstemming te brengen met de geavanceerde normen van de Rijnvaart, teneinde voor het gehele



Europese Binnenvaartnetwerk één enkele regeling vast te stellen. Het doel van de technische voorschriften was ervoor te zorgen dat schepen volgens goed scheepsbouwgebruik worden gebouwd en dat hun stabiliteit in overeenstemming is met de toepassing waarvoor de schepen bestemd zijn. Zo moet bijvoorbeeld de romp van het schip voldoende sterk zijn om bestand te zijn tegen alle belastingen waaraan de romp normaal wordt onderworpen en moeten alle waterinlaten en –uitlaten zodanig zijn uitgevoerd dat elk ongewenst binnendringen van water in het schip onmogelijk is.

Met dit voorstel beoogde de Commissie een communautair certificaat voor binnenvaartuigen dat technisch gelijkwaardig is aan het Rijnvaartcertificaat. Gelijkwaardigheid in juridische zin vereiste evenwel wijziging van de Akte van Mannheim: het aanvullende protocol nummer 7, dat op 1 december 2004 in werking trad (TVB-VHC-014). Op 14 juli 2004 werd een geactualiseerde tekst van de richtlijn uitgebracht (TVB-VHC-008) en kon de behandeling worden hervat. Op 12 december 2006 werd de besluitvorming voltooid met de ondertekening door het Europees Parlement en de Raad (TVB-VHC-020).

Enkele relevante documenten

- TVB-VHC-020: Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (Europese Parlement en de Raad)
- TVB-VHC-014: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 82/714/EEG van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen - Gedeeltelijk politiek akkoord; addendum 1 bij het verslag (Europese Raad)
- TVB-VHC-008: Amended proposal for a Directive of the European Parliament and the Council amending Directive 82/714/EEC of 4 October 1982 laying down technical requirements for inland waterways vessels (Europese Raad)
- TVB-VHC-002: Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van richtlijn 82/714/EEG van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (Europese Raad)
- TVB-VHC-001: Richtlijn van de Raad van 4 oktober 1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (Europese Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl



River Information Services op de Binnenwateren

In de Europese binnenvaartlanden wordt gewerkt aan de ontwikkeling van het sturen en begeleiden van de scheepvaart op de binnenwateren. In dit kader heeft de Europese Commissie het initiatief genomen om de sturing en begeleiding van de scheepvaart op de binnenwateren te harmoniseren. Dit met als doel dat het Europese waterwegennet door de waterweggebruiker als één geheel kan worden ervaren en kan worden bevaren.

Op 30 september 2005 werd de “Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de Binnenwateren in de Gemeenschap” in het Europees Publicatieblad gepubliceerd (zie RIS-VHC-001). De richtlijn diende te worden omgezet tegen 20 oktober 2007.

De richtlijn stelt een kader voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde RIS vast. Dit kader heeft tot doel om het vervoer over de binnenwateren te ondersteunen door:

- De veiligheid, beveiliging, doeltreffendheid en milieuvriendelijkheid van deze vervoerswijze te verbeteren, en,
- De koppeling met andere vervoerswijzen te vergemakkelijken.

Om de verdere ondersteuning en de interoperabiliteit van de RIS-diensten te garanderen, diende de Europese Commissie volgens een bepaald tijdsschema een aantal maatregelen te nemen via de comitologie procedure (art. 5 en II van de Richtlijn). Het gaat hierbij om:

- Technische richtsnoeren voor de planning, de toepassing en het operationeel gebruik van de diensten.
- Technische specificaties voor Electronic Chart Display and Information System for Inland navigation, de zogenaamde Inland ECDIS.
- Technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering.
- Technische specificaties voor berichten aan de scheepvaart.
- Technische specificaties voor tracking- en tracing van schepen.
- Technische specificaties ten aanzien van de compatibiliteit van de voor het gebruik van RIS noodzakelijke apparatuur.

De RIS-richtlijn stelt het aanbieden van binnenvaartinformatiediensten verplicht en is van toepassing op alle binnenwateren van de lidstaat van klasse IV of hoger die via een binnenwater van klasse IV of hoger verbonden zijn met een binnenwater van klasse IV of hoger van een andere lidstaat, en in de havens op die binnenwateren. Het staat een lidstaat vrij om de richtlijn toe te passen op binnenwateren en binnenhavens die niet onder bovenvermelde definitie vallen.

Op dit ogenblik heeft de Europese Commissie nog niet alle technische voorschriften en specificaties gepubliceerd. De technische voorschriften en specificaties die wel reeds werden gepubliceerd, hebben de vorm van verordeningen en zijn daarom rechtstreeks van

toepassing in de Lidstaten. Omzetting van de richtsnoeren en specificaties is dus niet noodzakelijk.

De volgende technische voorschriften werden reeds gepubliceerd:

- Verordening (EG) nr. 414/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake technische richtsnoeren voor de planning, de toepassing en het operationele gebruik van River Information Services (RIS), zoals vermeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (zie RIS-VHC-002).
- Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingssystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (zie RIS-VHC-003).
- Verordening (EG) nr. 416/2007 van de Commissie van 22 maart 2007 betreffende de technische specificaties voor berichten aan de scheepvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (zie RIS-VHC-004).

Enkele relevante documenten

- RIS-VHC-004: Verordening (EG) nr. 416/2007 van de Commissie van 22 maart 2007 betreffende de technische specificaties voor berichten aan de scheepvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (Europese Commissie)
- RIS-VHC-003: Verordening (EG) nr. 415/2007 van de Commissie van 13 maart 2007 inzake de technische specificaties voor tracking- en tracingssystemen voor schepen overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (Europese Commissie)
- RIS-VHC-002: Verordening (EG) nr. 414/2007 van de Commissie van

13 maart 2007 inzake technische richtsnoeren voor de planning, de toepassing en het operationele gebruik van River Information Services (RIS), zoals vermeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (Europese Commissie)

- RIS-VHC-001: Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

RIS

SSS

14 SSS

Shortsea Shipping

Shortsea Shipping, in het Nederlands meestal onvertaald maar in documenten van de Europese Unie vanuit het Engels vertaald als “korte vaart” (en heel af en toe “kustvaart”), wordt soms op verschillende wijzen gedefinieerd. In een mededeling van de Europese Commissie “over de ontwikkeling van de korte vaart in Europa” wordt de volgende definitie gebruikt:

“Korte vaart is de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in het geografische Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de door Europa begrensde binnenzeeën loopt.”

De Europese Commissie heeft met betrekking tot shortsea shipping al verschillende mededelingen gemaakt. De eerste mededeling dateert van 1995 en werd gevolgd door een voortgangsrapport in 1997. Een nieuwe mededeling volgde in 1999 (SSS-VHC-001). De doelstelling van de mededelingen en de voorstellen voor richtlijnen die de Commissie doet is de bevordering van shortsea shipping door voorstellen te doen om de efficiëntie van de kustvaart te verbeteren, de infrastructuur en de capaciteit van de havens te verbeteren en de kustvaart voor te bereiden op een groter Europa. In de mededeling van 1999 bespreekt de Commissie de mogelijkheden van de kustvaart

in het kader van een duurzame en veilige mobiliteit en maakt zij een studie van de integratie van deze vervoertak in de Europese logistieke en intermodale transportketens, alsook van het imago ervan en van de belemmeringen voor de verdere ontwikkeling. Zij stelt hierin ook bepaalde maatregelen voor. In deze mededeling wordt vooral een studie gemaakt van de door de verschillende lidstaten opgelegde administratieve documenten en procedures voor de kustvaart en wordt een aantal vrijwillige maatregelen voorgesteld die kunnen bijdragen tot een grotere uniformiteit. De Commissie beveelt voorts aan dat de havens in hun commerciële strategie de kustvaart meer bevorderen en zij geeft een overzicht van de recente, met middelen van de Gemeenschap ondersteunde kustvaartprojecten (bijlagen III t/m V van de mededeling). In de verschillende lidstaten zijn er bovendien rondetafels of raadgevende instanties opgericht die belast zijn met de studie van de vraagstukken met betrekking tot de kustvaart, terwijl in de aan de zee grenzende lidstaten contactpersonen zijn aangewezen die voor deze kwesties bevoegd zijn.

In 2001 deed de Europese Commissie een voorstel voor een richtlijn “betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in of vertrekken uit havens in de Gemeenschap” (SSS-VHC-002). Het doel



van deze richtlijn is het vereenvoudigen van de meldingsformaliteiten die schepen moeten vervullen wanneer zij in havens aanleggen, middels het gebruik van uniforme IMO FAL-formulieren, en zodoende ook de korte vaart ("shortsea shipping") te bevorderen. Op 18 februari 2002 werd deze richtlijn goedgekeurd door de Raad en het Parlement (SSS-VHC-004). De lidstaten moesten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden tegen uiterlijk 9 september 2003.

In april 2003 formuleerde de Europese Commissie een nieuwe mededeling (SSS-VHC-003) met daarin een voorstel voor een richtlijn betreffende intermodale laadeenheden. Het programma dat door de Commissie werd voorgesteld concentreert zich op 14 acties die de rol van shortsea shipping in Europa zouden moeten vergroten:

A. Wettelijke acties

1. Tenuitvoerlegging van de richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap (IMO-FAL).
2. Tenuitvoerlegging van Marco Polo.
3. Normalisering en harmonisering van intermodale laadeenheden.
4. Autosnelwegen van de zee.
5. Verbeteren van de milieuprestatie van de korte vaart.

B. Technische acties

6. Gids voor douaneregelingen voor de kustvaart.
7. Vaststellen en opheffen van hinderpalen voor het vergroten van het succes van de korte vaart.
8. Onderlinge aanpassing van nationale toepassing en computerisering van de communautaire douaneprocedures.
9. Onderzoek en technologische ontwikkeling.

C. Operationele acties

10. Administratieve "one-stop shops".
11. Zorg voor de vitale rol van de "Focal Points voor de korte vaart".
12. Zorg voor het goed functioneren en begeleiding van "centra voor de bevordering van de korte vaart".
13. Bevorderen van het imago van de korte vaart als een succesvol vervoersalternatief.
14. Verzameling van statistische informatie.

De door de Europese Commissie voorgestelde richtlijn 'betreffende intermodale laadeenheden' werd op 8 april 2003 opgestuurd naar het Europees Parlement en de Raad. Het voorstel werd op 30 april 2004 aangenomen (SSS-VHC-008). De mededeling van de Commissie betreffende het programma voor de bevordering van de korte vaart is te terug te vinden bij het voorstel voor een richtlijn betreffende intermodale laadeenheden (IML-VHC-001). In een mededeling van 7 juli 2004 van de Europese Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's werd een stand van zaken van de korte vaart (shortsea shipping) gegeven (SSS-VHC-007). Op 12 april 2005 publiceerde de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement een verslag over de korte vaart (SSS-VHC-009).

In een mededeling van 13 juli 2006 van de Europese Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's werd andermaal een stand van zaken van de korte vaart (shortsea shipping) gegeven (SSS-VHC-010).

Enkele relevante documenten

- SSS-VHC-010: Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: Tussentijdse evaluatie van het programma voor de bevordering van de korte vaart [COM(2003) 155 definitief] (Europese Commissie)
- SSS-VHC-009: Verslag over de korte vaart (Europees Parlement – Commissie vervoer en toerisme)
- SSS-VHC-008: Gewijzigd voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden (Europese Commissie)
- SSS-VHC-007: Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's over de korte vaart (Europese Raad)
- SSS-VHC-004: Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in of

vertrekken uit havens in de Gemeenschap (Europees Parlement en de Raad)

- SSS-VHC-003: Mededeling van de Commissie - programma voor de bevordering van de korte vaart (Europese Commissie)
- SSS-VHC-002: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in of vertrekken uit havens in de Gemeenschap (Europese Commissie)
- SSS-VHC-001: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Economische en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's - De ontwikkeling van de korte vaart in Europa: Een Dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

SSS

IMV

15 IMV

Intermodaal Vervoer

De intermodaliteit en het multimodaal vervoer zijn volgens de Europese Commissie fundamentele elementen om tot een rationeler gebruik van de beschikbare vervoermiddelen te komen. De intermodaliteit bestaat in de integratie, op operationeel gebied en op het gebied van het beheer, van de verschillende vervoermodi. Dit gebeurt via de aaneenschakeling van de verschillende modi tot een keten, met inachtneming van de eenheid van de vervoerde vracht (dit is zonder dat deze hoeft te worden opgedeeld, gewijzigd of aan een andere bewerking onderworpen).

Teneinde een betere werking van de interne markt, een verbetering van de mobiliteit in het goederenvervoer, een reële concurrentie en een versterking van de economische en sociale cohesie te bewerkstelligen, is het volgens de Europese Commissie noodzakelijk om een trans-Europees vervoersnetwerk tot stand te brengen in de vorm van een multimodaal infrastructuurnetwerk.



In dit infrastructuurnetwerk moeten de verschillende vervoermodi kunnen worden gecombineerd en geïntegreerd, teneinde voor elk onderdeel de modus te kunnen gebruiken die uit milieuoogpunt en betreffende doelmatigheid het meest geschikt is.

Volgens de Commissie vormt de intermodaliteit de sleutel voor duurzame mobiliteit en door de verhoging van de doelmatigheid draagt het intermodaal vervoer bij tot een betere kwaliteit en hogere rentabiliteit van de dienstverlening, de veiligheid, de milieuvriendelijkheid van het vervoer, de vermindering van de vervuiling en een vlottere doorstroming van het verkeer in grote verstedelijkte gebieden en op de grote verkeersaders.

In een resolutie van 14 februari 2000 over de bevordering van intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer in de Europese Unie (IMV-VHC-003) pleitte de Europese Raad voor een voortzetting van haar beleid om het intermodaal vrachtvervoer te bevorderen door het nemen van de daartoe geschikte acties.

In januari 2001 formuleerde het Europees Parlement een resolutie over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad en het Economisch en Sociaal Comité over de voortgang van de tenuitvoerlegging van het actieprogramma als voorgesteld in de mededeling betreffende intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer in de Europese Unie (IMV-VHC-004). In die resolutie werd gepleit voor een verhoging van de inspanningen om het intermodaal vrachtvervoer te promoten.

Hierna volgt een greep uit de voorstellen en commentaren uit de bovenvermelde resoluties:

- De werkzaamheden moeten erop gericht zijn de obstakels, die het intermodaal vervoer beletten om succesvol op de markt te kunnen concurreren, op te sporen.
- Vervoerswijzen die bijdragen aan duurzaam vervoer, in het bijzonder spoorwegvervoer, kustvaart en binnenvaart, moeten bevorderd worden.
- Het is noodzakelijk om te analyseren hoe de vraag naar vervoer zich verhoudt tot de organisatie van de industriële productie en de dienstverlening, teneinde acties te kunnen ontwikkelen die stroken met de het algemene doel van duurzame mobiliteit.
- Alle betrokken partijen moeten actief meewerken aan een gezond

operationeel marktklimaat voor intermodaal vrachtvervoer, om intermodaliteit, waar mogelijk, tot een levensvatbaar en milieuvriendelijk alternatief voor unimodaal wegvervoer te maken.

- De informatiemaatschappij moet geïntegreerd worden in het Europese vervoerssysteem, door bijvoorbeeld voorstellen in te dienen voor de invoering van een open architectuur voor gegevensoverdracht en vervoerstelematica.
- De nieuwe lidstaten moeten worden aangespoord om de Europese doelstellingen en acties in verband met intermodaal vervoer na te volgen bij het opstellen van hun nationale en lokale strategieën.
- De Europese Raad en het Europees Parlement moeten de ontwikkelingen op het gebied van intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer geregeld volgen.
- Binnen het ontwikkelingsoriëntatieschema van de communautaire ruimte moet een Europees schema opgezet worden voor intermodaal vervoer, waardoor de overheids- en particuliere investeringen kunnen worden gemobiliseerd en kunnen worden gericht op die knooppunten waardoor de groei van het vrachtvervoer over de weg voor lange afstanden kan worden beperkt.
- Het PACT-programma (Pilot Actions in Combined Transport) moet worden verlengd (hetgeen ondertussen is gebeurd door middel van het Marco Polo-programma, zie MAP).
- In het zesde kaderprogramma moet het zwaartepunt van het verkeersonderzoek gelegd worden in de richting van intermodaliteit van het verkeersnet.
- De kustvaart (korte vaart) moet gepromoot worden omdat deze vorm van vervoer een milieuvriendelijk en veilig alternatief is voor het wegvervoer. De lidstaten moeten daarom maatregelen nemen om het gebruik van de korte vaart te bevorderen.
- De ingebruikname van het satellietnavigatiesysteem GALILEO is noodzakelijk omdat deze geavanceerde techniek een sleuteltechnologie vormt voor het intermodaal vervoer.
- Er moet aandacht worden besteed aan het opstellen van een intermodale aansprakelijkheidsregeling en aan een daarbij horend vervoersdocument.
- De autoriteiten in de lidstaten moeten het intermodaal vervoer een plaats geven op het lesrooster voor diegenen die een opleiding volgen in verkeers-, vervoers- of expeditietechniek.

Enkele relevante documenten

- *IMV-VHC-004: Resolutie van het Europees Parlement over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, en het Economisch en Sociaal Comité over de voortgang van de tenuitvoerlegging van het actieprogramma als voorgesteld in de mededeling betreffende intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer in de Europese Unie (COM(1997) 243 van 29 mei 1997) (COM(1999) 519 – C-0084/2000 – 2000/2052(COS)) (Europees Parlement)*
- *IMV-VHC-003: Resolutie van de Raad van 14 februari 2000 over bevordering van intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer in de Europese Unie (2000/C 56/01) (Europese Raad)*

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

16 IML

Intermodale Laadeenheden

De richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden (IML-VHC-001) vloeit voort uit het Witboek van de Europese Commissie over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010. Het voorstel is gebaseerd op de artikelen 71 en 80 van het EG-Verdrag.

In het vervoer worden verschillende methoden van intermodaal vervoer toegepast: chauffeurs begeleiden hun voertuig op een trein of een veerboot; speciaal ontworpen opleggers worden op gespecialiseerde wagons vervoerd en containers of wissellaadbakken worden van de ene naar de andere vervoerswijze overgeslagen.

De verscheidenheid van ontwerpen, afmetingen en technische eigenschappen van laadeenheden maakt het intermodale vervoer tot een complex probleem en vormt een belemmering voor de interoperabiliteit die met intermodale laadeenheden wordt beoogd. Het laden en lossen loopt vertraging op omdat elke laadbak afzonderlijk moet worden geïdentificeerd om te bepalen welke techniek moet worden toegepast. De hijsapparatuur moet vaak speciaal worden afgesteld of worden gewijzigd. Dat brengt onnodige kosten met zich mee. Wissellaadbakken worden meestal slechts in het weg- en spoorwegvervoer

gebruikt, terwijl containers voornamelijk worden gebruikt in de zee- en binnenvaart. Hierdoor wordt het moeilijker investeringsbesluiten met betrekking tot intermodale laadeenheden te nemen. De capaciteit van het vervoersstelsel kan niet ten volle worden benut en een naadloze integratie van het intermodale vervoer kan niet worden gegarandeerd. De manier waarop intermodale laadeenheden worden geladen, gelost en vastgezet moeten daarom beter op elkaar worden afgestemd.

Daarom heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan voor een optimale intermodale laadeenheid, de UECI (Unité Européenne de Chargement Intermodale). Deze intermodale laadeenheid heeft zowel de voordelen van de container (stevig en stapelbaar) als die van de wissellaadbak (grotere capaciteit). Een dergelijke Europese eenheid kan bij de vier vervoermodi (spoor, weg, zee- en binnenvaart) worden gebruikt en de overslag tussen deze vervoerwijzen zal daardoor eenvoudiger worden.

De eenheid moet stapelbaar zijn en aan de bovenzijde vastgenomen kunnen worden om voor maximale intermodaliteit te zorgen. Tevens moet de eenheid een zo groot mogelijke laadruimte bieden voor het



vervoer van ISO-pallets (met gestandaardiseerde afmetingen van 800 x 1.200 mm of 1.000 x 1.200 mm (ISO 6780)) en laden en lossen moet snel kunnen gebeuren om de kosten en het tijdverlies te beperken. Het vervoer over zee moet tevens mogelijk zijn.

De nieuwe Europese intermodale laadeenheid kan bestaan uit een multifunctionele laadbak voor droge lading waarin twee ISO-pallets naast elkaar kunnen worden gestuwd. De nuttige binnenbreedte moet dus ten minste 2 x 1.200 mm zijn plus de nog te bepalen noodzakelijke manoeuvreerruimte. De breedte van de buitenzijde moet zo klein mogelijk zijn, idealiter 2.500 mm om rekening te houden met de bestaande geleidingsrails in containerschepen. De Europese laadeenheden moeten in ieder geval over de weg vervoerd kunnen worden. Voor het ogenblik bestaan er slechts zeer weinig intermodale laadeenheden die aan die eisen voldoen.

Tenslotte bevat het voorstel voor een richtlijn essentiële eisen inzake veiligheid, beveiliging, interoperabiliteit, laden en lossen, vastzetten, stevigheid, codering en identificatie van de eenheden. Op basis van deze eisen zal de Commissie de Europese normalisatie-instellingen verzoeken om normen vast te stellen, teneinde nuttige parameters te ontwikkelen om aan de essentiële eisen te kunnen voldoen. Een regelgevend comité, dat uit vertegenwoordigers van de lidstaten en de Commissie is samengesteld, zal bijzondere interoperabiliteitseisen vaststellen met betrekking tot de eigenschappen van intermodale laadeenheden die zijn vereist om ervoor te zorgen dat zij voor meerdere vervoerswijzen bruikbaar zijn. Procedures voor periodieke keuring van intermodale laadeenheden moeten waarborgen dat deze steeds aan de bovenvermelde eisen voldoen.

Het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden werd op 8 april 2003 door de Europese Commissie uitgebracht. Na behandeling in eerste lezing volgde op 30 april 2004 een aangepast voorstel voor deze richtlijn (IML-VHC-005).

Enkele relevante documenten

- IML-VHC-005: Gewijzigd voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden (Europese Commissie)

■ IML-VHC-001: Mededeling van de Commissie. Programma voor de bevordering van de korte vaart - Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

IML

VGS

17 VGS

Richtlijn Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Op 22 december 2006 stelde de Europese Commissie een richtlijn voor met betrekking tot intra-Europees vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS-NHR-001). Het doel van dit voorstel is niet alleen het vereenvoudigen van bestaande wetgeving door het bijeen brengen van alle richtlijnen die betrekking hebben op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en per spoor (richtlijnen 94/95, 96/49, 96/35, 2000/18), maar ook uitbreiding met het domein van de binnenvaart, waarop genoemde regelgeving tot nu toe niet van toepassing was.



Het totale volume van het vervoer van gevaarlijke goederen in de Europese Unie bedraagt circa 110 miljard ton km per jaar (58% wegvervoer, 25% spoorvervoer en 17% binnenvaart). Het volume van het vervoer over de weg en over binnenvaarwegen neemt toe; dat van het vervoer per spoor neemt daarentegen af. Weliswaar is het volume van het vervoer van gevaarlijke stoffen over binnenwateren het kleinst, maar een ongeval met gevaarlijke stoffen op een binnenvaarweg kan ernstige gevolgen hebben, aldus de Europese Commissie.

In het voorjaar van 2008 sloot het Europees Parlement zich in tweede lezing aan bij het in de Transportraad bereikte gemeenschappelijke standpunt. Op 24 september 2008 werd de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake intra Europees vervoer van gevaarlijke stoffen aangenomen (VGS-NHR-002).

Enkele relevante documenten

- VGS-NHR-002.: Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land. (Europees Parlement en de Raad)
- VGS-NHR-001.: voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Veiligheid op zee en in havens

18	ERI	Maritieme Veiligheid: Erika I, II en III
19	HSC	Havenstaatcontrole
20	TAN	Dubbelwandige Tankers
21	MON	Monitoringrichtlijn
22	EAV	Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid
23	BTE	Beveiliging van terminals
24	BHA	Beveiliging van havens
25	BTK	Beveiliging van de transportketen
26	BUL	Veilig laden en lossen van bulkschepen
27	ONZ	Opleidingsniveau zeevarenden
27	SLS	Groenboek beter slopen van schepen





Maritieme Veiligheid: Erika I, II en III

In december 1999 is de tanker “Erika” ten zuiden van de punt van Bretagne in tweeën gebroken. Hierdoor kwam 10.000 ton ruwe olie in zee terecht, met een grote milieuramp tot gevolg. Onder druk van de publieke opinie stelde de Europese Commissie voor om maatregelen op communautair niveau te treffen. Volgens de Commissie moet haar actie leiden tot een drastische mentaliteitsverandering binnen de tankersector. Er moet worden gezorgd voor sterkere impulsen voor kwaliteitsbewuste vervoerders, bevrachters, classificatiemaatschappijen en andere organisaties die in dit opzicht een sleutelpositie innemen. Tegelijkertijd moeten diegenen die op korte termijn persoonlijk economisch voordeel nastreven ten koste van de veiligheid en het mariene milieu een halt toegeeroepen worden.

De Commissie stelde een reeks maatregelen voor die onmiddellijk getroffen konden worden, of die, wanneer het ingewikkelder kwesties betreft, in een later stadium kunnen uitgevoerd worden. De pakketten met maatregelen staan bekend onder de benamingen “Erika I”, “Erika II” en “Erika III”.

Het Erika I-pakket omvat drie maatregelen:

1. Havenstaatcontrole. De controles van de Havenstaatcontrole worden verstrengd: onder bepaalde voorwaarden kunnen schepen de toegang tot de Europese havens worden geweigerd; om de zes maanden wordt een “zwarte lijst” gepubliceerd; naargelang de leeftijd van de schepen toeneemt worden de controles verstrengd, één van de ballasttanks zal systematisch worden geïnspecteerd; om de controles efficiënter te maken moeten de schepen vóór aankomst een aantal gegevens naar de wal sturen. Met betrekking tot havenstaatcontrole werd een richtlijn uitgewerkt. Zie in dit verband naar de paragraaf “Havenstaatcontrole” (HSC).
2. Classificatiebureaus. De Commissie voorziet een strengere controle van de classificatiemaatschappijen waaraan de lidstaten hun bevoegdheid voor het verifiëren van de kwaliteit van schepen delegeren.
3. Dubbelwandige olietankers. De Commissie stelt voor om enkelwandige olietankers te vervangen door dubbelwandige tankers volgens een bepaald tijdschema. Zie de paragraaf “Dubbelwandige tankers” (TAN).

Deze drie voorstellen vormen een samenhangend geheel dat niet alleen betrekking heeft op olietankers, maar ook op andere schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren. De informatie die verzameld wordt bij de controles in de havens of bij de verificatie van de classificatiemaatschappijen wordt een ruime verspreiding gegeven via de databank EQUASIS. Op die manier is de staat van een schip te allen tijde bekend en zal er bij ongevallen geen twijfel meer zijn over eenieders verantwoordelijkheid.

In het Erika-I-pakket werden onder meer volgende richtlijnen/verordeningen uitgewerkt:

1. Havenstaatcontrole: richtlijn 2001/106/EG die richtlijn 95/21 wijzigt. Zie de paragraaf "Havenstaatcontrole" (HSC).
2. Classificatiebureaus: richtlijn 2001/105/EG die richtlijn 94/57/EG wijzigt.
3. Dubbelwandige tankers: verordening 417/2002 van 18 februari 2002. Zie de paragraaf "Dubbelwandige tankers" (TAN).

Het Erika-II-pakket bevat volgende maatregelen:

1. Het tot stand brengen van een communautair systeem voor monitoring en controle van, en de informatieverstrekking over het verkeer op zee.
2. De oprichting van een fonds voor schadevergoeding aan slachtoffers van olievervuiling in de Europese wateren.
3. De oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart.

In het Erika-II-pakket werden reeds volgende richtlijnen/verordeningen uitgewerkt:

1. Invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer: richtlijn 2002/59/EG van 27 juni 2002. Zie de paragraaf "Monitoringrichtlijn" (MON).
2. Oprichting van een fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren: het voorstel 2000/0326(COD) wacht momenteel op het gemeenschappelijke standpunt van de Raad.
3. Oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid: verordening 1406/2002 van 27 juni 2002. Zie de paragraaf

“Europees Agentschap voor maritieme veiligheid”. (EAV)

In januari 2004 kondigde de Europese Commissie een nieuw pakket juridische maatregelen aan die, rekening houdend met de opgedane ervaring sinds de ramp met de Erika, de veiligheid op zee nog verder moeten verbeteren. De aangekondigde maatregelen hebben betrekking op:

1. Het verstrengen van de controles in de havens.
2. Het opzetten van een juridisch kader voor onderzoeken na ongevallen.
3. De toepassing van de minimum criteria voor scheepsregisters in EU-lidstaten.
4. Het verstrengen van de verkeerscontroles in EU-wateren (door het opzetten van een Europees geïntegreerd IT netwerk dat het doorsturen van relevante scheepsgegevens moet vergemakkelijken).

Het geheel van aangekondigde maatregelen wordt het Erika-III-pakket genoemd. In november 2005 kondigde de Europese Commissie de wetgevende maatregelen aan die in het kader van het Erika-III-pakket zullen worden getroffen:

1. Er komt een richtlijn inzake de verantwoordelijkheid van de vlagstaten.
2. De richtlijn betreffende classificatiemaatschappijen zal worden herzien.
3. De richtlijn betreffende havenstaatcontrole zal worden herzien.
4. De richtlijn betreffende traffic monitoring wordt herzien.
5. Er wordt een voorstel voor een richtlijn inzake onderzoek naar ongevallen opgemaakt.
6. Er komt een voorstel voor een richtlijn ter compensatie van passagiers in het kader van maritieme ongevallen.
7. De Europese Commissie dient een voorstel in voor een richtlijn inzake de burgerlijke aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

De mededeling van de Europese Commissie betreffende het Erika-III-pakket werd op 8 februari 2006 aan het Europees Parlement en aan de Raad toegezonden (ERI-VHC-001). Na afronding van de tweede lezing door het Europees Parlement in september 2008 waren nog aanzienlijke geschilpunten met de Raad van Transportministers te overbruggen. Die geschilpunten betreffen met name de voorstellen

I en 7. Begin oktober 2008 is in de Transportraad overeenstemming bereikt over compromisvoorstellen. Het Parlement houdt evenwel vast aan het grootste deel van de in eerste lezing aangenomen amendementen, waaronder die inzake besluitvorming over de opvang van schepen in nood en de vrijwaring van zeehavens die schepen in nood opvangen. Er volgt een conciliatie (bemiddelingsprocedure) die voor 2 december 2008 moet zijn voltooid. Indien Raad en Europees Parlement dan geen akkoord bereikt hebben, neemt de Europese Commissie het gehele pakket terug.

Enkele relevante documenten

- ERI-VHC-001: Mededeling van de Commissie. Derde pakket wetgeving ten behoeve van de maritieme veiligheid in de Europese Unie (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

ERI
HSC



Havenstaatcontrole

Het probleem van de vervuiling van de zee en de kustgebieden zou voor een groot deel kunnen worden opgelost als de internationale normen voor veiligheid en milieubescherming effectiever zouden worden toegepast. Dat was ook het oogmerk van richtlijn 95/21 van de Raad van 19 juni 1995 “betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)” (HSC-VHC-001). Het doel van de richtlijn was te komen tot een drastische beperking – in de onder de rechtsbevoegdheid van de lidstaten vallende wateren – van het aantal schepen dat niet aan de geldende normen voldoet. Gebleken is dat diverse landen geen maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat schepen die onder hun vlag varen de internationale normen aan boord eerbiedigen. De oplossing hiervoor is het toepassen van de criteria van de havenstaat (havenstaatcontrole).

Richtlijn 95/21 werd diverse keren aangepast. Een laatste wijziging gebeurde door middel van Richtlijn 2002/84/EG (HSC-VHC-006), die onder meer verwijst naar het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

In essentie worden in de nieuwe richtlijn de volgende elementen gewijzigd:

- Alle schepen van meer dan 15 jaar oud, die meer dan twee keer zijn aangehouden in de laatste twee jaar en die de vlag voeren van een staat die voorkomt op de 'zwarte lijst' van landen waarvan meer dan gemiddeld schepen zijn aangehouden, worden geweerd. De Commissie publiceert om de zes maanden de lijst van de te weren schepen.
- Systematische inspectie in de havens van schepen met een bijzonder hoge "prioriteitsfactor". De "prioriteitsfactor" wordt vastgesteld op basis van verschillende criteria, zoals: de leeftijd van het schip, de gevoerde vlag, voorafgaande gevallen waarbij het schip aan de ketting is gelegd, enz. Schepen die op basis van deze criteria het grootste aantal punten krijgen, moeten bij voorrang worden geïnspecteerd.
- De facultatieve maatregelen van de bestaande richtlijn inzake risicoschepen (Overeenkomstig een bijlage van de richtlijn zijn risicoschepen: olietankers, gastransportschepen, schepen voor het vervoer van chemicaliën en bulkcarriers, zodra zij een bepaalde leeftijd hebben, alsmede passagiersschepen) worden verplicht. Voortaan worden deze schepen onderworpen aan een verplichte gedetailleerde inspectie op het moment dat zij een haven van de Gemeenschap aandoen. Er wordt een verplichting ingevoerd tot voorafgaande kennisgeving, voordat de haven wordt aangedaan, teneinde de voorbereiding van de inspecties te vergemakkelijken.
- Deze maatregelen worden nog versterkt voor olietankers. Tankschepen worden onderworpen aan een stelsel van gedetailleerde inspecties zodra zij 15 jaar zijn geworden, in plaats van 20 of 25 jaar zoals krachtens de bestaande richtlijn. Voorts moeten de inspecteurs ten minste één van de ballasttanks inspecteren, om zodoende een indruk te krijgen over de mate waarin het schip door corrosie is aangetast.
- De inspecteurs zullen beschikken over meer informatie over de te inspecteren schepen, meer bepaald omdat zij de verplichting krijgen de EQUASIS-gegevensbank over de kwaliteit van de schepen te raadplegen. Voorts moeten de inspecteurs in hun verslagen

de aard van de uitgevoerde controles vermelden. Dat maakt het mogelijk te vermijden dat de inspecteur in een volgende haven dezelfde inspectie uitvoert.

- De vlaggenstaten en classificatiebureaus worden ingelicht over de resultaten van de inspecties, wat het hen mogelijk moet maken om sneller in te grijpen wanneer de toestand van een schip achteruitgaat.
- De lijst van de naar aanleiding van inspecties en het aan de ketting leggen van schepen te publiceren informatie wordt verlengd, met name om er de naam van de bevrachter van het schip in op te nemen.
- De lidstaten moeten de Commissie gedetailleerd inlichten zodat die beter de doeltreffendheid van de richtlijn kan nagaan en beter kan toezien op de naleving ervan door de lidstaten. Een slechte toepassing van de richtlijn zal dan gemakkelijker aan het licht komen en zal aanleiding geven tot een inbreukprocedure op grond van artikel 226 van het EG-verdrag.

In november 2005 kondigde de Europese Commissie wetgevende maatregelen aan die in het kader van het Erika-III-pakket zullen worden genomen om de veiligheid op zee nog verder te verbeteren. Eén van die maatregelen betreft de verdere herziening van de richtlijn over de havenstaatcontrole. Door herhaalde wijzigingen was de richtlijn 95/21/EG betreffende de havenstaatcontrole bijzonder complex geworden waardoor herschikking nodig was om te komen tot een duidelijkere en leesbaardere tekst. Met het nieuwe voorstel wil de Europese Commissie komen tot één geconsolideerde tekst.

Het voorstel van de Europese Commissie betreffende havenstaatcontrole werd op 24 januari 2006 toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad (HSC-VHC-007). Op 25 april 2007 werd het voorstel in eerste lezing goedgekeurd door het Europees Parlement (HSC-VHC-009). Op 7 juni 2007 werd er een politiek akkoord gesloten over het gemeenschappelijk standpunt.

Gerelateerde internationale afspraken: Op 1 juli 1982 werd het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU) – aanvankelijk getekend door 14 Europese landen – van kracht. Sindsdien is het verscheidene keren geamendeerd naar aanleiding van nieuwe regelgeving van de International Maritime Organization (IMO) en EU richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid. Momenteel

zijn 27 landen bij het Paris MoU aangesloten, waaronder Canada, Noorwegen en de Russische Federatie (zie ook: www.parismou.org).

Enkele relevante documenten

- HSC-VHC-009: Verslag over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole (her-schikking) (Europees Parlement – Commissie vervoer en toerisme)
- HSC-VHC-007: Voorstel voor een richtlijn .../.../EG van het Europees Parlement en de Raad van [...] betreffende havenstaatcontrole (Europese Commissie)
- HSC-VHC-006: Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5.11.2002 houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (Europees Parlement en de Raad)
- HSC-VHC-001: Richtlijn 95/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

20 | TAN

Dubbelwandige Tankers

De regelgeving voor het invoeren van dubbelwandige olietankschepen kadert in de reeks maatregelen die de Commissie heeft genomen naar aanleiding van de olieramp die werd veroorzaakt door het aan de grond lopen van de olietanker “Erika” in december 1999.

De meeste bestaande olietankers zijn enkelwandig. In deze schepen wordt de olie alleen van het zeewater gescheiden door de huid-beplating van het schip. Wanneer deze schepen beschadigd worden door een aanvaring of een stranding, dreigt het risico dat de lading in zee stroomt en een aanzienlijke verontreiniging veroorzaakt. Om dit probleem op te lossen moeten de schepen aan de binnenkant voorzien worden van een extra beplating op voldoende afstand van

de buitenplaat. Een dergelijke dubbelwandige uitvoering beschermt de ladingstanks tegen schade en beperkt de kans op verontreiniging.

Na het ongeval met de “Exxon Valdez” in 1989 hebben de Verenigde Staten, die de internationale normen inzake voorkoming van verontreiniging door schepen niet streng genoeg vonden, in 1990 de “Oil Pollution Act” (OPA90) vastgesteld. Door deze wet hebben de Verenigde Staten unilateraal een dubbelwandige uitvoering voorgeschreven, zowel voor nieuwe als voor bestaande olietankers. Voor bepaalde schepen gebeurt dit door het opleggen van leeftijdsgrenzen en uiterste termijnen voor het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers.

Door deze unilaterale Amerikaanse maatregel was de IMO gedwongen mee te doen en heeft zij in 1992 normen inzake de dubbelwandige uitvoering van schepen opgenomen in het internationaal verdrag betreffende het voorkomen van verontreiniging door schepen (MARPOL). Overeenkomstig dit verdrag moesten alle olietank-

HSC
TAN



schepen met een draagvermogen van 600 ton of meer die vanaf juli 1996 worden geleverd dubbelwandig zijn. Na die datum zijn er dus geen enkelwandige olietankers meer gebouwd. Voor enkelwandige olietankschepen vanaf 20.000 ton draagvermogen die vóór 6 juli 1996 zijn geleverd, eist dit internationaal verdrag dat zij uiterlijk op de leeftijd van 25 respectievelijk 30 jaar, afhankelijk van het feit of zij al dan niet van gescheiden ballasttanks zijn voorzien, aan de normen inzake dubbelwandige uitvoering voldoen.

Aangezien het technisch vrijwel onmogelijk is een enkelwandige tanker van een dubbele wand te voorzien, zullen zowel het Amerikaanse systeem als het MARPOL-verdrag in de praktijk leiden tot het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers. De verschillen tussen de Amerikaanse en de internationale regeling zullen er toe leiden dat enkelwandige olietankers sneller uit de Amerikaanse wateren zullen worden geweerd. Dit zal tot gevolg hebben dat deze enkelwandige tankers zullen worden ingezet in andere regio's van de wereld, inclusief de Europese Unie, en daar de kans op verontreiniging zullen vergroten.

Daarom stelde de Europese Commissie voor om binnen de Gemeenschap haast te maken met de vervanging van enkelwandige olietankers door dubbelwandige schepen of schepen die beantwoorden aan gelijkwaardige veiligheidsnormen.

Op 27 maart 2002 werd de verordening (EG) Nr. 417/2002 "betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot de intrekking van Verordening (EG) nr. 27/98/94 gepubliceerd (TAN-VHC-001). Door die verordening werden enkelwandige tankers, al naargelang hun categorie en hun leeftijd, volgens een vastgelegd tijdschema uit de Europese havens, offshore terminals of ankerplaatsen geweerd. Uiterlijk in 2015 worden volgens die verordening geen enkelwandige tankers nog toegang verleend.

Als reactie op de olieramp met de tanker "Prestige" in november 2002 voor de kust van Galicië in Spanje, wilde de Commissie de regelgeving ter verbetering van de veiligheid op zee en de voorkoming van verontreiniging door schepen, verder versnellen. Kort samengevat stelde de Commissie om voor de bestaande verordening 417/2002 op drie punten te wijzigen:

1. Invoering van de bepaling dat zware en gevaarlijke oliesoorten, na 4 april 2005, alleen nog door dubbelwandige tankers mogen worden vervoerd;
2. Herziening van de regeling voor het uit de vaart nemen van tankers (verdere versnelling);
3. Bredere toepassing van de speciale keuringsregeling voor tankers die voorziet in beoordeling van structurele deugdelijkheid van enkelwandige tankers ouder dan 15 jaar.

Deze en andere wijzigingen werden doorgevoerd door middel van verschillende verordeningen (TAN-VHC-002, TAN-VHC-003 en TAN-VHC-004). Laatstgenoemde verordening deed aanpassingen in functie van de wijzigingen in het MARPOL-verdrag.

Op 27 maart 2006 werd een voorstel van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement toegezonden, volgens hetwelk geen enkel olietankschip, dat onder de vlag van een lidstaat vaart, nog zware oliesoorten mag vervoeren, tenzij het een dubbelwandig olietankschip is (TAN-VHC-005) en voor de versnelde invoering van vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.

Na de volledige procedure te hebben doorlopen werd de “Verordening (EG) Nr. 457/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 25 april 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen” op 25 april 2007 door het Europees Parlement en de Raad ondertekend (TAN-VHC-008).

Enkele relevante documenten

- TAN-VHC-008: Verordening (EG) Nr. 457/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 25 april 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (Europees Parlement en de Raad)

- TAN-VHC-005: Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening(EG) nr.2978/94 van de Raad (Europese Commissie)
- TAN-VHC-004: Verordening (EG) Nr. 2172/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2004 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (Europees Parlement en de Raad)
- TAN-VHC-003: Verordening (EG) Nr. 1726/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen (Europees Parlement en de Raad)
- TAN-VHC-002: Verordening (EG) Nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (Europees Parlement en de Raad)
- TAN-VHC-001: Verordening (EG) Nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van de Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

De Richtlijn “betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad” (MON-VHC-001) werd geformuleerd met het oog op een verbetering van de veiligheid en de preventie van de door schepen veroorzaakte verontreiniging. Behoudens een aantal uitzonderingen (oorlogsschepen, kleine vissersschepen e.d.) is de Richtlijn van toepassing op alle zeeschepen van meer dan 300 ton. De meest essentiële bepalingen van de Richtlijn zijn de volgende:

- De nu reeds gebruikelijke aankomstmelding voor zeeschepen wanneer ze een haven binnenlopen, wordt verplicht.
- Schepen die het bevoegdheidsgebied binnenvaren van een instantie die gebruik maakt van een door de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) goedgekeurd meldingssysteem, moeten dit systeem de nodige informatie verstrekken.
- Schepen die het bevoegdheidsgebied binnenvaren van een verkeersbegeleidingsdienst, moeten zich richten naar de bestaande door de IMO goedgekeurde routeringsystemen en moeten gebruik maken van de verkeersbegeleidingsdiensten. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat deze instanties het nodige personeel en technische middelen hebben om zich van hun taak te kwijten.
- Ieder schip dat een haven in de Gemeenschap aandoet, moet zijn uitgerust met een transponder (automatisch identificatiesysteem), dat aan de IMO-normen voldoet en het mogelijk maakt een schip te identificeren en op zijn weg langs de Europese kusten te volgen. De lidstaten moeten hun kustwachttstations uitrusten met ontvangstapparatuur.
- Ieder schip dat een haven in de Gemeenschap aandoet, moet overeenkomstig het in bijlage II opgenomen tijdschema worden uitgerust met een reisdatarecorder (black box).
- Bepaalde gegevens over schip en lading moeten aan de bevoegde instanties van de haven van vertrek in de Gemeenschap worden medegedeeld. De lidstaten moeten samenwerken om ervoor te zorgen dat de nationale informatiesystemen onderling gekoppeld worden en interoperabel zijn.
- In geval van uitzonderlijk slecht weer en ruwe zee, waarbij er groot gevaar bestaat voor verontreiniging van zijn zee- of kust-

gebieden of die van andere lidstaten, moet de relevante lidstaat de nodige maatregelen treffen om het uitvaren van schepen te verbieden.

- De lidstaten treffen de nodige regelingen om ervoor te zorgen dat er op hun grondgebied plaatsen beschikbaar zijn die schepen in nood kunnen opvangen.

De Richtlijn werd voorgesteld door de Europese Commissie op 8 december 2000 en doorliep de volledige procedure tot en met de ondertekening door het Parlement en de Raad op 27 juni 2002. De lidstaten moesten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen doen opdat de Richtlijn op 5 februari 2004 in werking kon treden.

In november 2005 kondigde de Europese Commissie wetgevende maatregelen aan die in het kader van het Erika-III-pakket zullen worden genomen om de veiligheid op zee nog verder te verbeteren. Eén van die maatregelen betreft de verdere herziening van de monitoringrichtlijn (richtlijn 2002/59/EG). Om de doeltreffendheid van de maatregelen van de monitoringrichtlijn te bewaren, is nauwlettend toezicht noodzakelijk zodat zij kan worden aangepast aan de operationele en technische ontwikkelingen in de scheepvaartwereld, met name op het gebied van identificatie- en volgsystemen voor de scheepvaart en satelliettechnologieën. Na overleg met de lidstaten is het voor de Europese Commissie duidelijk geworden dat bepaalde voorschriften van de monitoringrichtlijn aanpassing behoeven.

Het voorstel van de Europese Commissie betreffende de wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart werd op 9 januari 2006 toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad (MON-VHC-002). Op 25 april 2007 werd het advies van het Europees Parlement in eerste lezing goedgekeurd (MON-VHC-005) en op 7 juni 2007 werd een politiek akkoord bereikt over het gemeenschappelijk standpunt. Het gemeenschappelijk standpunt werd op 6 juni 2008 vastgesteld (MON-VHC-006) en de verklaring van het gemeenschappelijk standpunt werd op 11 juni 2008 door de Europese Commissie aangenomen en toegezonden aan de Raad en aan het Europees Parlement (MON-VHC-007).



Enkele relevante documenten

- MON-VHC-007: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag betreffende het gemeenschappelijk standpunt van de Raad met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (Europese Commissie)
- MON-VHC-006: Gemeenschappelijk standpunt (EG) Nr. 15/2008 door de Raad vastgesteld op 6 juni 2008 met het oog op de aanneming van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (Europese Raad)
- MON-VHC-005: Verslag over voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (Europees Parlement – Commissie vervoer en toerisme)
- MON-VHC-002: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (Europese Commissie)
- MON-VHC-001: Richtlijn 2002/59/EG van het Europees parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/73/EEG van de Raad (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid

In de Gemeenschap is een groot aantal wettelijke maatregelen genomen om de veiligheid op zee te verhogen en om verontreiniging bij maritiem vervoer te voorkomen. Deze regelgeving kan alleen effect sorteren indien ze in de gehele Gemeenschap op een correcte en uniforme wijze wordt toegepast. Op die wijze worden voor iedereen gelijke voorwaarden gegarandeerd, waarbij de concurrentievervalsing door de economische voordelen voor schepen die de regels niet naleven wordt beperkt en de serieuze deelnemers aan de scheepvaart worden beloond.

Bepaalde taken die vroeger op communautair of nationaal niveau werden verricht, kunnen door een gespecialiseerd deskundig orgaan worden overgenomen. Er is een behoefte aan technische en wetenschappelijke ondersteuning en een hoog niveau van stabiele deskundigheid om de communautaire wetgeving inzake de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging door zeeschepen correct toe te passen, om toezicht uit te oefenen op de implementatie en om de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen te beoordelen. Vandaar de behoefte aan de oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid moet de technische instantie vormen die de Gemeenschap de noodzakelijke middelen verschaft voor een doelmatig optreden dat alle voorschriften inzake veiligheid op zee en voorkoming van verontreiniging door schepen kracht bijzet. Het agentschap moet de Commissie bijstaan bij de voortdurende bijwerking van de desbetreffende communautaire wetgeving en de noodzakelijke ondersteuning verschaffen voor een efficiënte uitvoering van die wetgeving in de gehele Gemeenschap.

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid werd op 27 juni 2002 opgericht door verordening 1406/2002 (EAV-VHC-001). Het is in Lissabon gevestigd.

Op 1 september 2003 diende de Commissie een voorstel in om de verordening 1406/2002 te wijzigen (EAV-VHC-002). Aan het voorstel tot wijziging liggen twee hoofdredenen ten grondslag. In de eerste plaats moet het Agentschap de wettelijke bevoegdheid en de nodige middelen krijgen om bij ongevallen ontstane en opzettelijk door schepen veroorzaakte verontreiniging te bestrijden. Ten tweede moet de rol van het Agentschap op het gebied van maritieme beveiliging en opleiding van zeelieden worden omschreven overeenkomstig recente initiatieven van de Commissie op dat vlak. Het voorstel werd op 25 maart 2004 in tweede lezing door de Raad goedgekeurd en door het Europees Parlement en de Raad op 31 maart 2004 ondertekend (EAV-VHC-008).

In het kader van het pakket maatregelen ter bevordering van de veiligheid op zee is ook een taak weggelegd voor het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EAV-VHC-009). Dit derde pakket wetgeving ten behoeve van de maritieme veiligheid in de Europese Unie werd op 8 februari 2006 toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

Enkele relevante documenten

- EAV-VHC-009: Mededeling van de Commissie. Derde pakket wetgeving ten behoeve van de maritieme veiligheid in de Europese Unie (Europese Commissie)
- EAV-VHC-008: Verordening (EG) nr. 724/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (Europees Parlement en de Raad)
- EAV-VHC-002: Voorstel van een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (Europese Commissie)
- EAV-VHC-001: Verordening (EG) Nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Beveiliging van terminals

In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001 op het World Trade Centre van New York krijgt de scheepvaart- en havensector steeds meer te maken met nieuwe regelgeving die probeert de transportstromen naar de Verenigde Staten van Amerika te beveiligen. Twee initiatieven, die uitgaan van de Amerikaanse douaneadministratie, zijn het Container Security Initiative (CSI) en het Customs Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT). België en Nederland ondertekenden als eerste Europese landen een intentieverklaring met de US Customs.

Het CSI past tevens in het streven van de Europese lidstaten om het accent van de douanecontroles te verplaatsen van het land van invoer naar het land van uitvoer. Door de ontwikkelingen in de communicatietechnologie is het thans mogelijk om de resultaten van de douanecontroles bij het laden van goederen in het land van vertrek door te sturen naar de douane van het land van invoer. Daardoor kunnen controles in het land van invoer tot een minimum worden beperkt en kan de douane een snellere doorgang van de goederen garanderen. Het CSI-akkoord verschaft de grondslag voor wederkerigheid. Douanebeambten van deelnemende landen kunnen ook in de belangrijkste havens van de Verenigde Staten gestationeerd worden.

Naast het invoeren van deze nieuwe Amerikaanse regelgeving keurde ook de IMO (International Maritime Organisation) in december 2002 naast de gewijzigde SOLAS-conventie¹ ook de ISPS-code goed. ISPS staat voor International Ship & Port facility Security. In de strijd tegen het terrorisme ziet de code het schip als een potentieel wapen en de aanlegplaats als een te beveiligen locatie.

Nadat ISPS eerst nog door de Europese Unie in een verordening moest worden omgezet werd de regelgeving op 1 juli 2004 van kracht. Een verordening is bindend en treedt onmiddellijk in werking. Door de omzetting in Europese regelgeving wenst de Europese Commissie een Europees gecoördineerd aanpak te realiseren.

De ISPS-code omvat de invoering van een aantal nieuwe verantwoordelijkheden en formaliteiten bij de rederijen, in de havens en aan boord van schepen. Zo komt er een beveiligingsplan, een beveiligings-

¹ "International Convention for the Safety of Life at Sea", een conventie van de UNO die op 1 november 1974 werd aangenomen en op 25 mei 1980 in voege trad.

officier en een veiligheidscertificaat voor het schip. Iedere rederij moet een beveiligingsverantwoordelijke aanstellen en de haventerminals moeten een beveiligingsplan opstellen en een -verantwoordelijke aanstellen. Verschillende terminals in één haven mogen zich echter groeperen en samen één beveiligingsverantwoordelijke benoemen en één beveiligingsplan opmaken.

Daarnaast moeten schepen worden uitgerust met een AIS-transponder (Automatic Identification System) en zijn er verschillende veiligheidsniveaus bepaald. Alle schepen die op een internationale route varen en de haventerminals die deze schepen ontvangen vallen onder het toepassingsgebied van de ISPS-code. Voor terminals, waar hoofdzakelijk schepen worden behandeld die een binnenlandse reis afleggen en waar slechts occasioneel schepen die uit het buitenland komen aanleggen, is een vrijstelling mogelijk na een evaluatie. Ook voor shortsea trafiek kunnen uitzonderingen worden gemaakt. De ISPS-code bestaat uit twee delen: deel A bevat de absoluut bindende algemene verplichtingen voor havens, rederijen en schepen en deel B dat richtlijnen opgeeft voor de implementatie van die algemene bepalingen.

De Europese Commissie heeft op 2 mei 2003 een voorstel ingediend voor een verordening: "Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten" (BTE-VHC-002). Hiermee worden de maatregelen die in december 2002 door de IMO zijn goedgekeurd opgenomen in de communautaire wetgeving. Het doel van de omzetting van de internationale regels inzake maritieme beveiliging in een verordening was tweevoudig: de snelle uitvoering van deze maatregelen vóór 1 juli 2004 garanderen en zorgen voor een geharmoniseerde implementatie onder gelijke omstandigheden in de gehele Gemeenschap. De voorgestelde verordening verschilt echter van de door de IMO aangenomen maatregelen. De in het SOLAS vastgestelde beveiligingsmaatregelen en de ISPS-code worden in de verordening uitgebreid tot binnenlandse scheepvaart en sommige onderdelen van het niet-bindende deel B van de ISPS-code zijn wél bindend in de Europese Gemeenschap.

De verordening is van toepassing op terminals in de zeehavens en zowel internationaal als intra Europees scheepvaartverkeer. Belangrijke elementen zijn:

- Verdeling van taken en bevoegdheden.
- Uitvoering van risico analyses.
- Opstelling van beveiligingsplannen.
- Goedkeuring van die plannen.
- Toezicht op de naleving.
- Rapportage daarover aan de Europese Commissie.

De lidstaten moeten schepen uit alle landen die om toegang tot een haven van de Gemeenschap vragen, streng op naleving van de beveiligingsregels controleren. De lidstaten dienen een “bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging” te benoemen die de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten coördineren, ten uitvoer leggen en de toepassing ervan controleren. De autoriteit moet van ieder schip dat om toegang tot de haven vraagt eisen dat het van tevoren inlichtingen geeft over zijn international security certificaat en de veiligheidsniveaus waarop het opereert en vroeger geopereerd heeft, alsmede iedere andere praktische inlichting met betrekking tot de beveiliging.

De veiligheidscontroles in de haven moeten uitgevoerd worden door de bevoegde autoriteiten voor maritieme veiligheid van de lidstaten, maar wat het international security certificaat betreft ook door de inspecteurs van de havenstaatcontrole, zoals is bepaald in Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole). Wanneer er verschillende autoriteiten zijn, dienen zij elkaar dus aan te vullen.

De tekst van de Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten werd op 31 maart 2004 definitief goedgekeurd (BTE-VHC-009).

Enkele relevante documenten

- BTE-VHC-009: Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en van de Raad van 31 maart 2004 betreffende de

verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (Europees Parlement)

- BTE-VHC-002: Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

24 BHA

Beveiliging van havens

Op 10 februari 2004 lanceerde de Europese Commissie een nieuw voorstel, ditmaal voor een richtlijn “betreffende het verhogen van de veiligheid van havens”, in aanvulling op de verordening “betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten” (BHA-VHC-001). De voorgestelde richtlijn breidt de beveiligingsmaatregelen uit tot de gehele havenzone, zonder daarbij bijkomende verplichtingen op te leggen voor de zones (terminals) die reeds door de andere richtlijn worden gedekt.

BTE
BHA



Havens zijn een essentiële link binnen de totale vervoersketen en verbinden handel en passagiersstromen over zee en over land met elkaar. Havens zijn vaak het knooppunt voor overbrengingen van gevaarlijke vracht, voor belangrijke chemische en petrochemische productiecentra, en/of in de buurt van steden gelegen. Het is duidelijk dat terroristische aanslagen in havens gemakkelijk kunnen resulteren in ernstige ontregelingen van de vervoerssystemen en domino-effecten kunnen teweegbrengen op de industrie in de omgeving alsook direct schade kunnen berokkenen aan mensen in de havens en omwonenden. Binnen deze context heeft de Commissie een algemeen beleid inzake de veiligheid van havens ontwikkeld.

De voor het verhogen van de veiligheid van havens vereiste maatregelen steunen op de volgende principes:

- Havenveiligheid dient ter aanvulling van de maritieme veiligheid en de veiligheid van het schip/haven raakvlak en zorgt ervoor dat deze veiligheidsmaatregelen worden versterkt door veiligheidsmaatregelen in het hele havengebied.
- Aan de hand van een beoordeling van de havenveiligheid wordt beslist welke maatregelen vereist zijn, waar en wanneer.
- Bij veiligheidsniveaus wordt een onderscheid gemaakt tussen normale, verhoogde of imminente dreigingen.
- In een havenveiligheidsplan worden alle maatregelen en details geschetst voor het verhogen van de havenveiligheid.
- Een autoriteit voor havenveiligheid is verantwoordelijk voor het vaststellen en implementeren van de nodige maatregelen voor havenveiligheid door middel van de bovenvernoemde beoordeling en het bovenvermelde plan.
- Een functionaris voor de havenveiligheid coördineert de ontwikkeling en de implementatie van het havenveiligheidsplan.
- Een comité voor havenveiligheid verstrekt advies aan de verantwoordelijke autoriteit.
- Opleiding en controle ondersteunen de implementatie van de vereiste maatregelen.

Het voorstel steunt op dezelfde veiligheidsstructuren en -instanties (veiligheidsbeoordelingen, -functionarissen, enz.) als Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 “betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten”. Dit resulteert in een algemeen veiligheidssysteem voor de hele maritieme logistieke keten vanaf het schip naar het

schip/haven raakvlak, naar de hele haven en naar het raakvlak tussen de haven en het hinterland. Deze benadering maakt een vereenvoudiging van de procedures alsook synergie op het gebied van veiligheid mogelijk.

De richtlijn doet een beroep op de lidstaten om:

- De grenzen te bepalen van hun havens voor de toepassing van deze richtlijn.
- Ervoor te zorgen dat behoorlijke havenveiligheidsbeoordelingen en havenveiligheidsplannen worden ontwikkeld.
- Het in gebruik zijnde veiligheidsniveau en wijzigingen ervan te bepalen en mee te delen.
- Voor elke haven of voor groepen van havens een autoriteit voor havenveiligheid aan te wijzen. Het is deze publieke autoriteit die verantwoordelijk zal zijn voor de passende vaststelling en implementatie van havenveiligheidsmaatregelen.

Voorts stelt de richtlijn:

- De verplichting in om een functionaris voor havenveiligheid aan te stellen voor elke individuele haven teneinde te zorgen voor behoorlijke coördinatie wanneer de havenveiligheidsbeoordelingen en -plannen worden opgesteld, geactualiseerd en gemonitord.
- De algemene eis in van een adviserend veiligheidscomité, waarin vertegenwoordigers zitting hebben van alle relevante operationele en bestuurlijke functies in een haven.
- Minimumeisen in voor veiligheidsbeoordelingen en -plannen.

Tenslotte vereist de richtlijn de aanwijzing van knooppunten in de lidstaten om te zorgen voor de nodige communicatie met zowel de andere lidstaten als met de Commissie. De richtlijn voorziet in inspectieprocedures om implementatie van de havenveiligheidsmaatregelen te implementeren. En de richtlijn stelt een procedure vast voor de aanpassing van de bepalingen ervan.

Op 6 oktober 2005 werd het voorstel in eerste lezing goedgekeurd door de Raad en de richtlijn 2005/65/EG betreffende het verhogen van de veiligheid van havens werd op 26 oktober 2005 ondertekend door het Europees Parlement en de Raad (BHA-VHC-010).

Enkele relevante documenten

- BHA-VHC-010: Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens (Europees Parlement en de Raad)
- BHA-VHC-001: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het verhogen van de veiligheid van havens. (Europees Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

25 BTK

Beveiliging van de transportketen

De Europese Raad beschouwt vervoer als een belangrijk terrein in het kader van de terrorismebestrijding. De Raad heeft derhalve gevraagd “om de beveiliging van alle vervoerssystemen te verscherpen, onder meer door uitbreiding van het wetgevingskader en verbetering van preventiemechanismen”. Het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingsketen komt tegemoet aan de vastgestelde behoeften en de wens van de Raad (BTK-NHR-001).

Doelstellingen van het voorstel van de Europese Commissie:

- Beveiliging van de bevoorradingsketen verbeteren zonder belemmering van het vrije handelsverkeer.
- Een gemeenschappelijk kader tot stand brengen voor een systematische Europese aanpak zonder de gemeenschappelijke vervoersmarkt en bestaande veiligheids-maatregelen in het gedrang te brengen.
- Vermijden van overbodige administratieve procedures en lasten op zowel Europees als lidstaatsniveau.

De Europese Commissie stelt de volgende maatregelen voor:

- Invoering van een verplicht systeem waarbij de lidstaten een kwaliteitslabel dienen in te voeren voor “veilige exploitanten”, dat wordt toegekend aan bevoorradingsexploitanten die voldoen aan de Europese veiligheidsnormen en derhalve door de andere lidstaten van de interne markt kan worden erkend.

- Invoering, binnen de bindende bepalingen voor de lidstaten, van een vrijwillige regeling waarbij aan bevoorradingsexploitanten stimulanzen worden geboden om hun veiligheidsprestaties te verbeteren.
- Verantwoordelijkheid van de bevoorradingsexploitanten voor hun veiligheidsprestaties in het Europese goederenvervoer.
- “Veilige exploitanten” genieten faciliteiten bij de uitvoering van veiligheidscontroles en kunnen zich inzake veiligheid positief onderscheiden van andere concurrenten waardoor ze over een handels- en concurrentievoordeel beschikken.
- Voorzien in de mogelijkheden van een regelmatige aanpassing en verbetering van de veiligheidsvoorschriften, met inbegrip van internationaal erkende normen en voorschriften, via de comité-procedure.

De Europese Commissie heeft in december 2006 zijn voorstel voor de duur van circa 2 jaar “bevroren” om opnieuw stakeholders te consulteren en de werking in de praktijk van het concept “authorised economic operator” in beschouwing te nemen.

Enkele relevante documenten

- *BTK-NHR-001: Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingsketen - Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingsketen. (Europese Commissie)*

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

26 BUL

Veilig laden en lossen van bulkschepen

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 4 december 2001 de richtlijn 2001/96/EG “tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulkschepen” goedgekeurd (BUL-VHC-002 en BUL-VHC-003).

Het doel van de richtlijn is de veiligheid van bulkschepen, die voor laden of lossen van vaste bulkclading terminals in de lidstaten aandoen, te vergroten door de risico's van buitensporige spanning en beschadiging van de structuur van het schip tijdens het laden en het lossen te beperken. Dit door het vastleggen van geharmoniseerde geschiktheidseisen voor bulkschepen en -terminals, en geharmoniseerde procedures voor samenwerking en communicatie tussen deze schepen en terminals.

Deze maatregelen worden getroffen in het kader van het gemeenschappelijke vervoersbeleid omwille van het grote aantal scheepvaartongelukken waarbij bulkschepen zijn betrokken en waarbij mensenlevens verloren gaan. Uit onderzoek naar de oorzaken van ongelukken met bulkschepen blijkt immers dat het laden en lossen van vaste bulkclading, indien dit niet op de juiste wijze geschiedt, tot het teloorgaan van bulkschepen kan leiden doordat delen van de constructie van het schip in de laadruimen mechanisch worden beschadigd.

Op internationaal niveau heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), betreffende de veiligheid van bulkcarriers, in een aantal resoluties van haar Algemene Vergadering aanbevelingen gedaan die betrekking hebben op de afhandeling van schepen in havens in het algemeen en op laad- en losverrichtingen in het bijzonder. De IMO heeft in december 1997 in resolutie A.862(20) van haar Algemene Vergadering een gedragscode voor veilig laden en lossen van bulkschepen aangenomen. Deze gedragscode wordt de "Bulk, Loading and Unloading"-code (BLU-code) genoemd (BUL-VHC-004). De IMO heeft bij de aangesloten regeringen erop aangedrongen om aan deze gedragscode zo spoedig mogelijk uitvoering te geven en om de IMO in kennis te stellen van alle gevallen waarin de BLU-code niet wordt nageleefd.

Verder heeft de IMO in deze resolutie bij de aangesloten regeringen op het grondgebied waarvan terminals voor het laden en het lossen van vaste bulkclading zijn gevestigd, erop aangedrongen wetgeving in te voeren met een aantal essentiële beginselen van de BLU-code.

De veiligheid van bulkschepen en van de bemanningen ervan kan worden verbeterd door maatregelen te treffen die erop gericht zijn het risico van beschadigingen en verzwakkingen van de structuur van het schip als gevolg van verkeerde laad- en losverrichtingen te



voorkomen en door bij droog massagoed terminals de risico's van verkeerd laden of lossen te verminderen. Dit kan worden bereikt door de vaststelling van geharmoniseerde procedures voor samenwerking en communicatie tussen schepen en terminals.

De richtlijn geeft een aantal geschiktheideisen voor bulkcarriers aan. De exploitanten van terminals voor het laden en lossen van vaste bulkclading moeten nagaan of de bulkcarriers voldoen aan de geschiktheidseisen. Bovendien moeten ook de terminals zelf aan geschiktheidseisen voldoen. Zij moeten een terminalvertegenwoordiger aanstellen, zij moeten een overeenkomstig de ISO 9000-normen gecertificeerde kwaliteitszorgsysteem hebben ingevoerd en onderhouden en zij moeten de kapiteins van bulkcarriers een handleiding bezorgen met de informatie om het laden en lossen van vaste bulkgoederen te vergemakkelijken.

Voorts stelt de richtlijn dat de beginselen inzake de verantwoordelijkheid van de kapiteins en de terminalvertegenwoordigers zoals omschreven in de BLU-code moeten nageleefd worden. De richtlijn omschrijft ook de procedures die de kapiteins en de terminalvertegenwoordigers vóór en tijdens het laden en lossen moeten volgen.

Een goede samenwerking en communicatie tussen schip en terminal is daarbij essentieel.

De richtlijn erkent ook het beginsel dat een bevoegde autoriteit het laden en het lossen van vaste bulkclading kan verhinderen of stopzetten wanneer de veiligheid van het schip door de laad- en losverrichtingen in gevaar wordt gebracht. Dit kan echter enkel wanneer de kapitein en de terminalvertegenwoordiger van mening verschillen over de te nemen maatregelen.

De lidstaten moeten de Commissie rapporteren over de tenuitvoerlegging van de richtlijn zodat de Commissie de toepassing van de richtlijn kan evalueren. Bovendien moet aan de IMO bevestigd worden dat de terminals voor vaste bulkclading de codes en aanbevelingen van de IMO op het gebied van de samenwerking schip/haven naleven.

De richtlijn werd op 4 december 2001 door het Europees Parlement en de Raad ondertekend. Volgens artikel 17 van deze richtlijn moesten de lidstaten vóór 5 augustus 2003 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vaststellen om aan deze richtlijn te voldoen. De bepalingen, die bekend gemaakt dienden te worden, moeten met ingang van 1 maart 2004 toegepast worden.

Enkele relevante documenten

- BUL-VHC-004: *BLU-code - Ship/Shore Safety Checklist; Code of practice for the safe loading or unloading of dry bulk cargo carriers (Internationale Maritieme Organisatie (IMO))*
- BUL-VHC-002: *Richtlijn 2001/196/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor veilig laden en lossen van bulk-schepen (Europees Parlement en de Raad)*

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Opleidingsniveau zeevarenden

In de richtlijn 2001/25 EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (ONZ-VHC-001) werden de internationale voorschriften van het STCW-verdrag omgezet in gemeenschapsrecht. Het STCW-verdrag (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978) werd opgesteld door de IMO (voor volledige informatie over het STCW-verdrag: zie www.imo.org). Het stelt regels op inzake de beroepsbekwaamheid, vaarbevoegdheidsbewijzen, opleidingsvereisten, kwaliteitsnormen, medische normen, het gebruik van simulatoren, communicatie aan boord van het schip, enz., teneinde de veiligheid van de zeevarenden en de zeevaart te verhogen.

Begin januari 2003 deed de Europese Commissie een voorstel om de in 2001 goedgekeurde richtlijn te herzien en aan te vullen (ONZ-VHC-002). Dit naar aanleiding van problemen die zich hadden voorgedaan bij de toepassing van de bestaande procedures voor de erkenning van buiten de Unie afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen. Het voorstel van de Europese Commissie hield een communautair erkenningssysteem in voor vaarbevoegdheidsbewijzen die waren afgegeven aan zeelieden die niet uit de Europese Unie afkomstig zijn. Gezien de recente zeerampen is dit voorstel van groot belang. De voorgestelde wetgeving moest ervoor zorgen dat de opleiding en de certificaten van niet-communautaire zeelieden die op communautaire schepen werken, zouden voldoen aan de internationale minimumeisen.

Op 17 november 2003 werd de richtlijn ondertekend (ONZ-VHC-005) en op 13 december 2003 gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Op 26 april 2004 formuleerde de Europese Commissie een nieuw voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en tot wijziging van Richtlijn 2001/25/EG (ONZ-VHC-006).

Betreffende de erkenning van diploma's tussen lidstaten, bepaalt de Richtlijn dat voor de erkenning van diploma's van zeevarenden die al

dan niet onderdanen zijn van de lidstaten, de bepalingen gelden van de Richtlijnen 89/48/EEG en 92/51/EEG betreffende een algemeen stelsel van erkenning van beroepsopleidingen. In het raam van dit algemene stelsel is een procedure vastgesteld voor de erkenning van de beroepsbekwaamheid van zeevarenden, die de vergelijking inhoudt van de gevolgde opleiding en de desbetreffende kwalificaties. Indien er belangrijke verschillen tussen de opleidingen worden vastgesteld, kunnen er voor de betrokken zeevarenden specifieke compensatiemaatregelen worden vastgesteld. De paradox is echter dat die procedure hogere eisen stelt aan de zeevarenden dan die van het STCW-Verdrag. Hierdoor kunnen in een lidstaat gekwalificeerde zeevarenden in een nadelige situatie verkeren ten opzichte van zeevarenden die in het bezit zijn van diploma's die buiten de Europese Unie zijn afgegeven. Daarom is het nodig om een vereenvoudigde procedure vast te stellen voor de erkenning van diploma's die volgens dezelfde minimumeisen door de lidstaten zijn afgegeven.



De “Richtlijn 2005/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en tot wijziging van Richtlijn 2001/25/EG” werd op 7 september 2005 door het Europees Parlement en de Raad ondertekend (ONZ-VHC-011).

Enkele relevante documenten

- ONZ-VHC-011: Richtlijn 2005/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende de wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en tot wijziging van Richtlijn 2001/25/EG (Europees Parlement en de Raad)
- ONZ-VHC-006: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de erkenning van door de lidstaten afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden en tot wijziging van Richtlijn 2001/25/EG (Europese Commissie)
- ONZ-VHC-005: Richtlijn 2003/103/EG van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2001/25/EG inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (Europees Parlement en de Raad)
- ONZ-VHC-002: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 april 2001 inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden (Europese Commissie)
- ONZ-VHC-001: Richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Groenboek beter slopen van schepen

Op 22 mei 2007 heeft de Europese Commissie het Groenboek beter slopen van schepen uitgebracht (SLS-NHR-001). Aanleiding voor dit Groenboek is de milieuonvriendelijke en onveilige manier van slopen in Azië. In naar schatting 80% van de gevallen vindt de sloop milieuvriendelijk en onveilig plaats.

Het EU Groenboek slopen van schepen adresseert in de eerste plaats de overgangperiode tot aan het in werking treden van de IMO Convention on Ship Recycling. Naar verwachting zal dit verdrag worden gesloten tijdens de IMO diplomatieke conferentie 2009. Daarna start het ratificatieproces. Het duurt dan nog zeker tot 2013-2014 voordat het verdrag in werking zal treden.



De manier waarop momenteel de meeste schepen worden gesloopt is schadelijk voor de hierbij betrokken personen en voor het milieu, aldus de Europese Commissie. Het Europees Parlement onderschrijft deze analyse, zo blijkt uit het op 21 mei 2008 op eigen initiatief uitgebrachte rapport (SLS-NHR-002). Het Europees Parlement roept daarin op tot maatregelen voor 2010 zonder het genoemde IMO verdrag verder af te wachten. Zo moet een scherpere controle een betere naleving bevorderen van de Europese regelgeving betreffende het overbrengen van afvalstoffen. Het moet duidelijk worden of een schip het einde van zijn levensduur heeft bereikt en dus als afval beschouwd moet gaan worden. Schepen die als gevaarlijk afval moeten worden beschouwd, zouden uitsluitend in een lidstaat van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) gesloopt mogen worden of daar gereinigd worden voordat zij buiten de OESO worden gesloopt. Voorts verlangt het Europees Parlement op korte termijn maatregelen waarmee sloop op voor het milieu verantwoorde wijze in de EU ook economisch aantrekkelijk wordt gemaakt. De Europese Commissie wordt opgeroepen maatregelen voor te stellen waarmee het overbrengen van knowhow wordt bevorderd, naar landen waar nu veel schepen gesloopt worden.

Enkele relevante documenten

- SLS-NHR-002: over het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen ((2007/2279(INI)) (Europees Parlement)
- SLS-NHR-001: betreffende een betere ontmanteling van schepen (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Milieu en havens

29	VOH	Vogel- en Habitatrichtlijn; Natura 2000
30	HOV	Havenontvangstvoorzieningen
31	ZWA	Zwavelhoudende scheepsbrandstoffen
32	VDS	Verontreiniging vanaf schepen
33	KRM	Kaderrichtlijn Mariene Strategie
34	KRW	Kaderrichtlijn Water
35	DPS	KRW Dochterrichtlijn Prioritaire Stoffen
36	KRB	Kaderrichtlijn Bodembescherming
37	KRA	Kaderrichtlijn Afvalstoffen
38	VOA	Verordening Overbrenging Afvalstoffen
39	BKG	Uitstoot van broeikasgas
40	AAQ	Richtlijn Luchtkwaliteit/Ambient Air Quality
41	NEC	Nationale emissie plafonds
42	OGL	Omgevingslawaaai





Vogel- en Habitatrichtlijn; Natura 2000

De richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (de "Vogelrichtlijn", VOH-VHC-003), heeft betrekking op de instandhouding van alle natuurlijke in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is. De richtlijn betreft de bescherming, het beheer en de regulering van deze soorten en stelt regels voor de exploitatie daarvan. De richtlijn is van toepassing op vogels, hun eieren, hun nesten en hun leefgebieden. De lidstaten moeten maatregelen nemen om de populatie van die vogelsoorten op niveau te houden of te brengen. Het niveau moet beantwoorden aan de ecologische, wetenschappelijke en culturele eisen, waarbij rekening wordt gehouden met economische en recreatieve eisen. Omdat in de jaren zeventig de indruk bestond dat het vooral vogels waren die werden bedreigd door de aantasting van het milieu en door een te groot afschot tijdens de trek, kwam de Vogelrichtlijn het eerst tot stand. Gaandeweg bleek echter de noodzaak om ook de andere diersoorten en de planten te gaan beschermen en vaardigde de Europese Raad in 1992 de Habitatrichtlijn uit (Richtlijn 92/43/EEG van de Raad inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (VOH-VHC-004). Beide richtlijnen hebben betrekking op zowel de bescherming van bepaalde diersoorten (tegen verstoring en vervolging) als op de bescherming van gebieden. De gebiedsbescherming gebeurt voor een aantal soorten (voor de vogelsoorten: zie bijlage I van de Vogelrichtlijn; voor de overige diersoorten: zie bijlage II van de Habitatrichtlijn; voor de beschermde habitattypen: zie bijlage I van de Habitatrichtlijn).

De Vogelrichtlijn werd nodig geacht omdat een groot aantal in het wild levende vogelsoorten op het grondgebied van de Gemeenschap een achteruitgang van hun populatie vertoonden. Bij bepaalde soorten verminderde de populatie zeer snel. Deze achteruitgang vormde een ernstige bedreiging voor het behoud van het natuurlijk milieu, met name wegens het biologisch evenwicht dat hierdoor wordt bedreigd. De natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied van de lidstaten, zijn voor het overgrote deel trekvogels. Dergelijke soorten vormen een gemeenschappelijk erfgoed en

daarom is een doeltreffende bescherming van die vogels een typisch grensoverschrijdend milieuvraagstuk, dat een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid impliceert.

Om de instandhouding van de natuurlijk in het wild levende vogelsoorten te bewerkstelligen, werden maatregelen noodzakelijk geacht die een invloed hebben op de factoren die het populatieniveau van de vogels bepalen, namelijk de weerslag van de activiteiten van de mens. Er moesten bijvoorbeeld maatregelen getroffen worden om de vernietiging en de verontreiniging van de verblijfplaatsen van die vogels te voorkomen en om het vangen en het vernietigen van die vogels door de mensen te verbieden, evenals de handel die uit deze praktijken voortvloeiden.



Speciale beschermingszones onder de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn vormen tezamen het netwerk Natura 2000 (VOH-VHC-005), een stelsel van internationaal belangrijke natuurgebieden dat het voortbestaan van bepaalde diersoorten en habitattypen moet garanderen.

Door het realiseren van het Natura 2000 netwerk wil de Europese Commissie in 2010 een halt toeroepen aan de achteruitgang van de biodiversiteit. Voor de Nederlandse en Vlaamse zeehavens belangrijke kustwateren als de Waddenzee, de Noordzee kustzone tussen de Eemsmond en Petten, de Voordelta, het Hollandsch Diep, het Haringvliet en de Westerschelde in Nederland en het Habitatrichtlijn-gebied Trapegeer Stroombank (tussen Oostende en de Franse grens) en drie Vogelrichtlijngebieden (vóór de kust van Koksijde, Oostende en Zeebrugge) in Vlaanderen zijn inmiddels als Natura 2000 gebied aangewezen en daarmee onderdeel van het Natura 2000 netwerk.

In zogenoemde aanwijzingsbesluiten worden de geografische begrenzing en de instandhoudingdoelstellingen vastgelegd. De aanwijzing als een Natura 2000 gebied kan gevolgen hebben voor bestaande gebruiksvormen (activiteiten) van diverse sectoren in of in de nabijheid van de betreffende gebieden. Voor de afzonderlijke Natura 2000 gebieden worden beheerplannen opgesteld. Het beheerplan beschrijft wat er nodig is om de duurzame staat van instandhouding van natuurwaarden te behouden of te ontwikkelen. In deze beheerplannen zal onder meer aangegeven worden hoe bestaand gebruik (inclusief autonome ontwikkeling) doorgang kan vinden zonder schadelijke effecten op natuur te veroorzaken. Voor nieuw gebruik is een vergunning vereist.

Belangrijke havenprojecten zoals de bouw van energiecentrales in de Eemshaven en Rotterdam, de aanleg van de Tweede Maasvlakte en een Westerschelde Containerterminal, de aanleg van het Deurganckdok te Antwerpen en werken in de achterhaven van Zeebrugge onder vinden inmiddels de uitwerking van deze regelgeving. In zijn mededeling over het Europees zeehavenbeleid (zie paragraaf 7) heeft de Europese Commissie richtsnoeren aangekondigd voor de toepassing van Europese milieu- en natuurregelgeving op havenontwikkeling.

Enkele relevante documenten

- VOH-VHC-005: Beheer van 'Natura 2000' gebieden – De bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG) (Europese Commissie)
- VOH-VHC-004: Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Europese Raad) (habitatrichtlijn, geconsolideerd)
- VOH-VHC-003: Richtlijn van de Raad van 3 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (Europese Raad) (vogelrichtlijn, geconsolideerd)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl



Havenontvangstvoorzieningen

Het doel van de richtlijn “betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen” (HOV-VHC-001) is de lozing van scheepsafval en ladingresiduen in zee, met name illegale lozingen, door schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap, te doen verminderen. Dit door het beschikbaar stellen en het verbeteren van de ontvangstvoorzieningen.

De Gemeenschap is ernstig bezorgd over de verontreiniging van de zeeën en de kusten van de lidstaten door (illegale) lozingen van scheepsafval en ladingsresiduen en in het bijzonder over de tenuitvoerlegging van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (Marpol 73/78).

Marpol 73/78 regelt welke afvalstoffen door schepen in het mariene milieu mogen worden geloosd en verplicht de verdragsluitende partijen om toereikende ontvangstvoorzieningen in de havens aan te bieden. Marpol 73/78 werd door alle lidstaten geratificeerd.

De Raad heeft, in zijn resolutie van 8 juni 1993 over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee, de ontwikkeling van de beschikbaarheid en het gebruik van de ontvangstvoorzieningen in de

Gemeenschap als prioritaire actie aangemerkt.

De verontreiniging van de zeeën is een grensoverschrijdend probleem. Volgens het subsidiariteitsbeginsel is het optreden op gemeenschapsniveau de meest doeltreffende manier om gemeenschappelijke milieunormen voor schepen en havens in de gehele Gemeenschap te verzekeren. Volgens het proportionaliteitsbeginsel is een richtlijn het geschikte wettelijke instrument, aangezien deze een kader verschaft voor een uniforme en verplichte toepassing van de milieunormen door de lidstaten, terwijl elke lidstaat vrij kan beslissen welke uitvoeringsinstrumenten het beste passen in zijn interne bestel.

Milieueisen moeten van toepassing zijn op alle schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen, teneinde verontreiniging beter te kunnen voorkomen en concurrentievervalsing te kunnen vermijden. Daarom moeten ontvangstvoorzieningen beschikbaar worden gesteld in alle havens van de Gemeenschap.



Lozingen op zee kunnen worden teruggedrongen door alle schepen te verplichten hun afval vóór vertrek uit de haven bij de havenontvangstvoorzieningen af te geven. Het aanrekenen van een verplichte bijdrage aan ieder schip dat een haven in de Gemeenschap aandoet, of dat schip nu afval afgeeft of niet, moet de schepen aanzetten tot het afgeven van afval eerder dan tot het lozen ervan in zee.

Het dossier heeft het volledige traject doorlopen, gaande van het voorstel van de Europese Commissie op 17 juli 1998 tot de ondertekening door het Europees Parlement en de Raad op 27 november 2000. De lidstaten moesten het nodige doen opdat de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking traden voor 28 december 2002, uitgezonderd voor sanitair afval (hiervoor treedt de richtlijn in werking 12 maanden na de inwerkingtreding van bijlage IV van Marpol 73/78).

Enkele relevante documenten

- HOV-VHC-001: Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

HOV
ZWA



Zwavelhoudende scheepsbrandstoffen

Zwavel is van nature aanwezig in vloeibare en vaste brandstoffen als olie en kolen. Bijgevolg bevatten de meeste scheepsbrandstoffen zwavel. Bij de verbranding van zwavelhoudende brandstoffen ontstaan zwaveloxiden (SO_x) en zwevende deeltjes zoals primaire roetdeeltjes en secundaire anorganische sulfaatdeeltjes die door de oxidatie van zwaveldioxide in de lucht worden gevormd. Bij het verbrandingsproces worden vanzelfsprekend ook stikstofoxiden (NO_x) gevormd.

De uitstoot van zwaveldioxide kan schade aan de gezondheid van de mens en milieu toebrengen en via een bijdrage tot de verzuring



kwetsbare ecosystemen aantasten. De emissie van zwevende deeltjes kan schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens. De uitstoot van stikstofoxiden draagt bij tot de vorming van ozon aan de grond, dat schadelijk kan zijn voor de gezondheid van de mens en de vegetatie.

Deze emissies kunnen worden verminderd door grenswaarden vast te stellen voor het zwavelgehalte van brandstoffen als voorwaarde voor het gebruik ervan op het grondgebied van de Gemeenschap. Dit was het doel van de Richtlijn van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG (ZWA-VHC-001). De richtlijn was echter niet van toepassing op het gebruik van de meeste brandstoffen die door zeeschepen worden gebruikt.

De uitstoot in de atmosfeer door zeeschepen bevat echter luchtverontreinigende stoffen, broeikasgassen en ozonaantastende stoffen. Deze emissies verspreiden zich niet zonder gevaar voor de zee en

houden niet op aan de landsgrenzen. Luchtverontreinigende uitstoot van schepen, voornamelijk in kustgebieden en in havens, verspreiden zich landinwaarts, waardoor milieuproblemen ontstaan die van invloed zijn op de gezondheid van de mens, het natuurlijk milieu en de bebouwde omgeving. Broeikasgassen die door schepen, waar dan ook, worden uitgestoten dragen bij tot klimaatverandering en hun emissies van ozonafbrekende stoffen tasten de ozonlaag aan.

Niettegenstaande belangrijke inspanningen op internationaal vlak is tot nu toe geen enkel milieuprobleem volledig uit de wereld geholpen. Integendeel, sommige problemen, zoals bijvoorbeeld het ozongehalte in de troposfeer of de onderste luchtlagen en de klimaatveranderingen, zijn ernstiger geworden. Er valt met andere woorden nog veel te verbeteren. Zeeschepen zijn in belangrijke mate vatbaar voor die verbeteringen, aangezien zij tot dusver buiten het merendeel van de EU-wetgeving inzake emissies vallen.

Daarom proberen het Europees Parlement en de Raad om via een wijziging van Richtlijn 1999/32/EG de uitstoot van zwaveldioxide en zwevende deeltjes door schepen te beperken. Het streefdoel is vooral om:

- Een grenswaarde van 1,5 % in te voeren voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die door alle zeeschepen op de Noordzee, het Kanaal en de Oostzee worden gebruikt, conform de in het kader van de IMO (Internationale Maritieme organisatie) bereikte overeenkomst met betrekking tot het SO_x-emissiebeheersingsgebied in kwestie. Dit zal bijdragen tot een vermindering van de verzuring en een verbetering van de luchtkwaliteit.
- Een grenswaarde van 1,5 % in te voeren voor het zwavelgehalte van de scheepsbrandstoffen die door passagiersschepen op geregelde diensten naar of vanuit havens in de Gemeenschap worden gebruikt, overeenkomstig het standaardbeleid van de EU inzake hoge normen voor passagiersschepen. Dit zal de luchtkwaliteit in de omgeving van havens en kusten verbeteren en voldoende vraag creëren om de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof in de hele EU te garanderen.
- Een grenswaarde van 0,2 % in te voeren voor het zwavelgehalte van de brandstoffen die worden gebruikt door schepen op hun ligplaats in EU-havens en door binnenschepen, om de lokale emissies van zwaveloxiden en zwevende deeltjes te verminderen en zo de luchtkwaliteit te verbeteren.

Voorts worden volgende twee maatregelen voorgesteld:

- Wijzigingen in de bepalingen voor zware stookolie op het land, die voortvloeien uit Richtlijn 2001/80/EG inzake grote stookinstallaties.
- De instelling van een regelgevend comité om in de toekomst overeenstemming te bereiken over technische wijzigingen waardoor de medebeslissingsprocedure niet behoeft te worden gevolgd.

Het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen (ZWA-VHC-002 en ZWA-VHC-003) werd op 20 november 2002 door de Commissie aangenomen en toegezonden aan de Raad en het Europees Parlement. Hiermee werd een langdurig besluitvormingsproces in gang gezet dat pas circa twee en een half jaar later eindigde, toen de Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2005, tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft, door het Europees Parlement en de Raad werd ondertekend (ZWA-VHC-018).

Enkele relevante documenten

- ZWA-VHC-018: Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft. (Europese Commissie en de Raad)
- ZWA-VHC-003: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen Deel II (Europese Commissie)
- ZWA-VHC-002: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG betreffende het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen Deel I (Europese Commissie)
- ZWA-VHC-001: Richtlijn 1999/32/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende een vermindering van het zwavelgehalte van bepaalde vloeibare brandstoffen en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG (Europese Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Verontreiniging vanaf schepen

De grondslag van het beleid van de Gemeenschap op het gebied van maritieme veiligheid werd gelegd op 24 februari 1993 in een mededeling van de Europese Commissie met als titel "Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee" (COM(93)66 definitief).

Het beleid van de Gemeenschap op het gebied van maritieme veiligheid, het voorkomen van vervuiling van de zee en de werk- en leefomstandigheden aan boord van schepen, houdt rekening met de houding van internationale instellingen zoals de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) en de IAO (Internationale Arbeidsorganisatie) ten aanzien van de problemen.

Daarom worden in het bij de mededeling van de Europese Commissie van 24 februari 1993 gevoegde kaderprogramma een aantal maatregelen opgesomd die voornamelijk de tenuitvoerlegging en eventuele aanvulling beogen van de normen die zijn opgesteld door die internationale organisaties.

Het actieprogramma omvat een reeks wettelijke maatregelen op een groot aantal gebieden die verband houden met maritieme veiligheid en bescherming van het mariene milieu. De aanpassing van de communautaire wetgeving hangt sterk af van de nieuwe regels die op internationaal vlak worden goedgekeurd. Deze internationale regels zijn meestal van technische aard en moeten als gevolg van de snelle technologische ontwikkelingen op het vlak van scheepsbouw, uitrusting, navigatie en communicatie geregeld worden gewijzigd.

Omdat het hier om regels van technische aard gaat, voorzien de basisbesluiten, verordeningen of richtlijnen van de Raad over het algemeen in de mogelijkheid deze veranderingen via de zogenoemde "comitéprocedure" door te voeren. Deze regelgevende comités werden opgericht overeenkomstig Besluit 87/373/EEG van de Raad van 13 juli 1987, dat de voorwaarden vaststelt die gelden voor de uitoefening van aan de Europese Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden. In totaal werden in verband met de maritieme veiligheid vijf specifieke comités opgericht. De procedure via de regelgevende comités leidde echter tot een gebrek aan transparantie en coördinatie. De noodzaak van omvorming van integratie van deze

vijf comités in één comité werd reeds begin 1993 onderkend.

Die integratie werd verwezenlijkt door de verordening (EG) Nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (VDS-VHC-010).

Het doel van deze verordening was de toepassing te verbeteren van de communautaire wetgeving op het gebied van maritieme veiligheid, voorkoming van verontreiniging door schepen en bescherming van de leef- en werkomstandigheden aan boord:

- Door taken van de comités die krachtens de communautaire maritieme wetgeving zijn ingesteld te centraliseren door instelling van één enkel comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen, het COSS genaamd.
- Door de aanpassing van de communautaire maritieme wetgeving te bespoedigen en latere wijzigingen ervan te vergemakkelijken.

Op 5 maart 2003 werd een nieuw voorstel om de verontreiniging vanaf schepen tegen te gaan door de Commissie aangenomen: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, voor milieumisdrijven (VDS-VHC-011). Op 7 september 2005 werd de "Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken" door het Europees Parlement en de Raad ondertekend (VDS-VHC-020).

Enkele relevante documenten

- VDS-VHC-020: *Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken (Europese Parlement en de Raad)*
- VDS-VHC-011: *Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van*

sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, voor milieumisdrijven (Europese Commissie)

- VDS-VHC-010: Verordening (EG) Nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl



Kaderrichtlijn Mariene Strategie

De Europese Commissie heeft op 17 juli 2006 een voorstel ingediend voor een “Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu” (Kaderrichtlijn Mariene Strategie; KRM-NHR-001).

Op 11 december 2007 bereikten het Europees Parlement, de Lidstaten en de Europese Commissie een tweede lezing akkoord over de EU Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM-NHR-002). Die verplicht de lidstaten om mariene strategieën uit te werken en te implementeren waarmee uiterlijk in 2020 een goede milieu toestand voor alle aan Europa grenzende zeeën kan worden bereikt en onderhouden. De KRM heeft de volgende doelen:

- Zorgen voor de bescherming en instandhouding van het mariene milieu.
- Voorkomen van verslechtering.
- Zo mogelijk herstel van verstoorde ecosystemen.

De KRM verdeelt de Europese zeeën in mariene regio's en subregio's. De uitwerking van strategieën voor het mariene milieu geschiedt in fasen. Voor 2015 moeten programma's van maatregelen zijn ontwikkeld, die in 2016 van kracht worden en die in 2020 hebben geresulteerd in een goede toestand van het mariene milieu. Lidstaten in één mariene regio moeten samenwerken om samenhang en coördinatie in



hun mariene strategieën te brengen. Voorts dragen zij zorg voor afstemming met niet-lidstaten in dezelfde mariene regio, inclusief regionale maritieme overeenkomsten.

Mariene strategieën worden gebaseerd op de bescherming van ecosystemen en op management van menselijke activiteiten, zodat de collectieve druk die zij uitoefenen op een aanvaardbaar niveau gehouden kan worden.

Er is een zekere flexibiliteit vereist om kosten te voorkomen wanneer er geen sprake is van grote risico's voor het mariene milieu. Lidstaten zullen niet tot specifieke maatregelen verplicht worden als er geen groot risico voor het mariene milieu is of als deze maatregelen disproportioneel zijn ten opzichte van het risico. Lidstaten moeten dan wel aantonen dat het mariene milieu niet verder verslechtert en moeten de voortdurende bedreiging van de goede toestand van het milieu voorkomen.

Na afronding van de tweede lezing door het Europese Parlement stemde de Raad op 14 mei 2008 zonder verder debat in met de KRM. Deze verschaft de lidstaten het raamwerk op basis waarvan zij elke noodzakelijke maatregel kunnen nemen om uiterlijk in 2020 een goede toestand van het mariene milieu te bereiken en te handhaven.

Hiertoe moeten de lidstaten mariene strategieën ontwikkelen en implementeren gericht op de drie eerder genoemde doelen. De verontreiniging van de zee moet geleidelijk zover worden teruggebracht, dat er geen negatieve gevolgen of aanmerkelijk risico meer zijn voor de biodiversiteit in de zee, de mariene ecosystemen, de volksgezondheid of het reguliere gebruik van de zee.

Enkele relevante documenten

- KRM-NHR-002: Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (Kaderrichtlijn mariene strategie) (Europees Parlement en de Raad)
- KRM-NHR-001: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (Richtlijn mariene strategie) (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

KRM
KRW

Kaderrichtlijn Water

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 23 oktober 2000 overeenstemming bereikt over de Richtlijn tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (Richtlijn 2000/60/EG; KRW-NHR-001).

Het doel van de Kaderrichtlijn water (KRW) is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater, waarmee:

1. Aquatische ecosystemen en, wat de waterbehoeften ervan betreft, terrestrische ecosystemen en waterrijke gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van aquatische ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed en worden beschermd en verbeterd.
2. Duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn.



3. Verhoogde bescherming en verbetering van het aquatische milieu worden beoogd, onder andere door specifieke maatregelen voor de progressieve vermindering van lozingen, emissies en verliezen van prioritaire stoffen en door het stopzetten of geleidelijk beëindigen van lozingen, emissies of verliezen van prioritaire gevaarlijke stoffen.
4. Wordt gezorgd voor de progressieve vermindering van de verontreiniging van grondwater en verdere verontreiniging hiervan wordt voorkomen.
5. Wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Zodoende wordt een bijdrage geleverd aan:

- De beschikbaarheid van voldoende oppervlaktewater en grondwater van goede kwaliteit voor een duurzaam, evenwichtig en billijk gebruik van water.
- Een significante vermindering van de verontreiniging van het grondwater.
- De bescherming van territoriale en mariene wateren.
- Het bereiken van de doelstellingen van de relevante internationale overeenkomsten, met inbegrip van die welke tot doel hebben de

verontreiniging van het mariene milieu te voorkomen en te elimineren, door communautaire maatregelen uit hoofde van artikel 16, lid 3, tot stopzetting of geleidelijke beëindiging van lozingen, emissies en verliezen van prioritaire gevaarlijke stoffen, om uiteindelijk te komen tot concentraties in het mariene milieu die voor in de natuur voorkomende stoffen dichtbij de achtergrondwaarden liggen en voor door de mens vervaardigde synthetische stoffen vrijwel nul bedragen.

De KRW verplicht de lidstaten om ecologische kwaliteitsdoelen te formuleren en voor 2009 beheersplannen voor stroomgebieden op te stellen om deze kwaliteitsdoelen ook te verwezenlijken en/of te handhaven. De ecologische kwaliteitsdoelen hangen samen met de typering van het desbetreffende waterlichaam (natuurlijk, sterk veranderd of kunstmatig water). Chemische kwaliteitsdoelen zullen communautair worden vastgelegd in de KRW Dochterrichtlijn Prioritaire Stoffen (zie het volgende hoofdstuk).

De KRW strekt zich uit tot de kustwateren (12 mijl voor ecologische kwaliteitsdoelen en 1 mijl voor chemische kwaliteitsdoelen).

Enkele relevante documenten

- KRW-NHR-001: Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vastlegging van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

KRW Dochterrichtlijn Prioritaire Stoffen

De Europese Commissie heeft op 17 juli 2006 een voorstel ingediend voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake milieukwaliteitsnormen op het gebied van het waterbeleid en tot wijziging van Richtlijn 2000/60/EG (DPS-NHR-001).

Het gaat om een voorstel voor een dochterrichtlijn van de Kaderrichtlijn Water waarin de prioritaire stoffen en de bijbehorende concentratiegrenswaarden zijn vermeld. Deze ontwerp-richtlijn Prioritaire stoffen geeft invulling aan artikel 16 van de Kaderrichtlijn Water. Hierin staat aangegeven dat op Europees niveau grenswaarden gesteld moeten worden voor deze prioritaire stoffen. De Europese Commissie stelde hiertoe in 2001 een eerste lijst op met normstelling voor 33 prioritaire stoffen. Deze nieuwe richtlijn kan voor decentrale overheden gevolgen hebben ten aanzien van de waterzuivering, omdat er nieuwe eisen worden opgelegd aan de zuivering van het water.

Op 22 mei 2007 is door het Europees Parlement in eerste lezing gestemd over het richtlijnvoorstel. Het Europees Parlement heeft daarbij de richtlijn versoepeld door stoffen uit te sluiten die door turbulentie vanuit de waterbodem door scheepvaart of baggerwerkzaamheden in het water terecht zijn gekomen. Tevens is door het Parlement de richtlijn verzwaard door het aantal prioritair gevaarlijke stoffen, waarvoor een nullozing gaat gelden, op te voeren van 13 naar 45. Ook wilde het Parlement overgangszones (zones rond puntbronnen waar de norm overschreden mag worden) in 2018 al verkleind zien tot de inlaat, hetgeen betekent dat het effluent van een rioolwaterzuiveringsinstallatie zou moeten voldoen aan de waterkwaliteitsnormen.

In de Milieuraad van 28 juni 2007 is een politiek akkoord bereikt ten aanzien van het voorstel voor de richtlijn. Een alternatieve monitoringswijze is geïntroduceerd ten aanzien van het meten van concentraties van prioritaire stoffen in waterbodem en waterplanten. Deze benadering biedt dezelfde mate van bescherming als de monitoringmethode die door de Commissie was voorgesteld. Daarnaast steunt de Raad de positie van het Europees Parlement niet om de lijst met prioritaire stoffen al vroegtijdig uit te breiden, voor de geplande herziening volgens de kaderrichtlijn water.

Op 17 juni 2008 stemde het Europese Parlement in tweede lezing in met een geamendeerd gemeenschappelijk akkoord waarmee deze feitelijk is vastgesteld (DPS-NHR-002). Samengevat houdt dit akkoord het volgende in. De dochterrichtlijn heeft betrekking op in totaal 33 verontreinigende stoffen. In 2018 moeten de lidstaten vooruitgang hebben geboekt met het bereiken van de maximaal toegelaten

concentraties en jaargemiddelden van de 13 prioritair gevaarlijke stoffen. Cadmium, lood, kwik en chemische verbindingen met deze elementen behoren tot deze 13 stoffen. De Europese Commissie zal een rapport opmaken van de vorderingen op dit gebied, mede op basis van een inventarisatie van emissies, lozingen en verliezen in de lidstaten. De lijst van prioritaire stoffen en de bijbehorende maximaal toegelaten concentraties zullen in de twee jaar die volgen op het inwerking treden van de dochterrichtlijn worden herzien. Het Europese Parlement heeft 13 nieuwe stoffen (waaronder dioxinen, PCB's, biphenol) toegevoegd aan een lijst van mogelijk prioritaire of prioritair gevaarlijke stoffen die bij deze herziening in beschouwing zal worden genomen. Nabij lozingspunten – zogenoemde mengzones – mogen de toegelaten concentraties van één of meer prioritaire stoffen en andere verontreinigde stoffen worden overschreden, op voorwaarde dat in het desbetreffende waterlichaam als geheel wel aan de normen wordt voldaan. Er zijn criteria op grond waarvan de lidstaten mengzones kunnen aanwijzen. Met name in havengebieden kan de concentratie zwevende stof als gevolg van baggerwerk zeer hoog zijn. Hieraan zou bijzondere aandacht besteed moeten worden, aldus de rapporteur van het Europese Parlement.



Enkele relevante documenten

- *DPS-NHR-002: Ontwerpaanbeveling voor de tweede lezing betreffende het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake milieukwaliteitsnormen op het gebied van het waterbeleid en tot wijziging van de Richtlijnen 82/1176/EEG, 83/513/EEG, 84/156/EEG, 84/491/EEG, 86/280/EEG en 2000/60/EG (Europees Parlement)*
- *DPS-NHR-001: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake milieukwaliteitsnormen op het gebied van het waterbeleid en tot wijziging van Richtlijn 2000/60/EG (Europese Commissie)*

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

36 KRB

Kaderrichtlijn Bodembescherming

De Europese Commissie heeft op 22 september 2006 een voorstel ingediend voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de bescherming van de bodem en tot wijziging van richtlijn 2004/35/EG (KRB-NHR-001).

De voorgestelde Richtlijn behelst:

- De totstandbrenging van een gemeenschappelijk kader inzake bodembescherming op basis van de beginselen van behoud van de bodemfuncties, preventie van bodemaantasting, vermindering van de effecten van bodemaantasting, herstel van aangetaste bodems en integratie in andere sectorale beleidsvelden.
- De eis tot vaststelling, omschrijving en beoordeling van de effecten van bepaalde sectorale beleidsoriëntaties op de processen van bodemaantasting, met het oog op vrijwaring van de bodemfuncties.
- De verplichting voor landeigenaren om voorzorgsmaatregelen te treffen wanneer het zich laat aanzien dat het gebruik dat zij van de bodem maken, de normale bodemfuncties aanzienlijk belemmert.
- Een aanpak van het probleem van de bodemafdekking die een rationeler gebruik van het land overeenkomstig artikel 174 van

het EG-Verdrag garandeert en die erop gericht is, zo veel mogelijk bodemfuncties in stand te houden.

- Het in kaart brengen van de gebieden waar een gevaar bestaat voor erosie, verlies aan organische stof, verzilting, verdichting en aardverschuivingen, en de vaststelling van een nationaal maatregelenprogramma. De omvang van de aldus bedreigde gebieden moet worden nagegaan. Om een samenhangende en onderling vergelijkbare aanpak te garanderen, dient de risicobepaling plaats te vinden op basis van gemeenschappelijke elementen. Het betreft met name de parameters waarvan bekend is dat zij de drijvende krachten zijn achter de verschillende bedreigingen voor de bodem. Er zullen risicobeperkingsdoelstellingen moeten worden aangenomen, alsook maatregelenprogramma's om die doelstellingen te bereiken. Voor deze programma's kan worden voortgebouwd op de normen en maatregelen die reeds in nationaal en communautair verband zijn geformuleerd en worden toegepast.
- Maatregelen ter beperking van het inbrengen van gevaarlijke stoffen in de bodem, teneinde te vermijden dat dergelijke stoffen zich in zodanige mate in de bodem ophopen dat dit de bodemfuncties in het gedrang brengt en een risico doet ontstaan voor de volksgezondheid en het milieu.
- Het opzetten van een inventaris van verontreinigde locaties, het in het leven roepen van een financieringsmechanisme voor de sanering van "weeslocaties", de opstelling van bodemrapporten en de vaststelling van een nationale strategie voor de sanering van de geïnventariseerde verontreinigde locaties. Er wordt een definitie gegeven van "verontreinigde locatie" en een lijst vastgesteld van potentieel bodemverontreinigende activiteiten. Die vormen de basis voor het lokaliseren van de potentieel verontreinigde locaties, wat een voorbereidende stap is voor het opstellen van een inventaris van daadwerkelijk verontreinigde locaties. Ter aanvulling van een en ander wordt de verplichting ingesteld voor de verkoper of de potentiële koper om bij elke vervreemding van een perceel waar een potentieel verontreinigende activiteit plaatsvindt of heeft plaatsgevonden, een rapport over de toestand van de bodem ("bodemrapport") beschikbaar te maken. Een soortgelijke bepaling betreffende de energieprestaties van gebouwen maakt nu reeds deel uit van het Gemeenschapsrecht (zie artikel 7 van Richtlijn 2002/91EG).

Tijdens de Milieuraad van 20 december 2007 is tussen de lidstaten geen politiek akkoord bereikt. Tijdens het Sloveense voorzitterschap

(eerste helft 2008) is het voorstel niet geagendeerd geweest. Het Franse voorzitterschap (tweede helft 2008) heeft de Kaderrichtlijn Bodembescherming onder voorbehoud weer op de agenda gezet. Het werkt aan een nieuw tekstvoorstel voor het onderdeel bodemverontreiniging. De overige delen van het voorstel zouden in grote lijnen ongewijzigd blijven. Begin oktober 2008 was er echter nog geen nieuw tekstvoorstel. Verwacht werd dat een nieuw voorstel ook niet voor begin 2009 in de Milieuraad besproken zal worden.

Enkele relevante documenten

- KRB-NHR-001: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de bescherming van de bodem en tot wijziging van Richtlijn 2004/35/EG (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

37 KRA

Kaderrichtlijn Afvalstoffen

De Europese Commissie heeft op 21 december 2005 een voorstel ingediend voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende afvalstoffen (KRA-NHR-001). Het voorstel gaat over de wijziging/vervanging van bestaande richtlijnen. De kaderrichtlijn afvalstoffen is aangenomen in 1975, en later gewijzigd bij Richtlijn 91/156/EEG van de Raad van 18 maart 1991 en bij Richtlijn 2006/12 van de Raad van 2006. Het onderhavige voorstel herzielt de kaderrichtlijn afvalstoffen en voorziet in de intrekking van Richtlijn 91/689/EEG, waarvan de bepalingen in de kaderrichtlijn afvalstoffen worden geïntegreerd, en Richtlijn 75/439/EEG, waarvan het specifieke inzamelingsvoorschrift behouden blijft.

De belangrijkste wijzigingen van de kaderrichtlijn afvalstoffen zijn:

- Invoering van een milieudoelstelling.
- Verduidelijking van de begrippen nuttige toepassing en verwijdering.
- Verduidelijking van de voorwaarden waaronder gevaarlijke afvalstoffen mogen worden vermengd.



- Invoering van een procedure ter verduidelijking van de voorwaarden waaronder afvalstoffen ophouden afvalstoffen te zijn.
- Invoering van minimumnormen of een procedure tot vaststelling van minimumnormen voor een reeks afvalbeheer handelingen.
- Invoering van de eis tot opstelling van nationale afvalpreventie-programma's.

Deze richtlijn stelt maatregelen vast ter vermindering van de met het gebruik van hulpbronnen samenhangende globale milieueffecten van de productie en het beheer van afvalstoffen. Met hetzelfde doel bepaalt zij ook dat de lidstaten prioritair maatregelen dienen te treffen ter voorkoming of ter vermindering van de productie van afvalstoffen en de schadelijkheid daarvan en, op de tweede plaats, met het oog op de terugwinning van afvalstoffen door middel van hergebruik, recycling en andere handelingen van nuttige toepassing.

De Raad van Ministers heeft eind 2007 na eerste lezing een gemeenschappelijk standpunt vastgesteld (KRA-NHR-002). In april 2008 behandelde de Commissie Milieu van het Europese Parlement het voorstel in tweede lezing. Voor de zeehavens relevant detail in deze

behandeling is de vraag hoe baggerspecie in het kader van deze richtlijn beschouwd moet worden. Het voorstel beschouwt in beginsel "alles waarvan men zich wil ontdoen" als een afvalstof. Aldus gezien is om nautische redenen verwijderd sediment, dat elders in hetzelfde watersysteem gestort wordt, een afvalstof. Echter, alleen al gelet op de enorme hoeveelheden sediment die om nautische redenen uit getijde havens verwijderd moeten worden, is deze benadering niet praktisch. En vanuit het oogpunt van milieubeheer is er ook geen reden om schoon sediment onder de werking van deze richtlijn te brengen. Schoon sediment moet ofwel vrij in zoute wateren verspreid, dan wel op het land toegepast kunnen worden. Eén van de ook in tweede lezing ingebrachte amendementen heeft hierop betrekking.

Enkele relevante documenten

- KRA-NHR-002: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag betreffende het gemeenschappelijk standpunt van de Raad met het oog op de vaststelling van een richtlijn van het Europees parlement en de Raad betreffende afvalstoffen (kaderrichtlijn afvalstoffen) (Europese Commissie)
- KRA-NHR-001: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende afvalstoffen (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Verordening Overbrenging Afvalstoffen

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 14 juni 2006 de Verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen goedgekeurd (Verordening 1013/2006/EEG).

De in- en uitvoer van afvalstoffen is internationaal geregeld door het Verdrag van Bazel van 22 maart 1989 inzake de beheersing van de

grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan. De Europese Gemeenschap is partij bij dit verdrag en heeft het omgezet in Verordening (259/93/EEG) van de Raad, de zogeheten Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (VOA-NHR-001). Deze verordening was van kracht sinds mei 1994 en beoogde het toezicht en de controle op overbrenging van afvalstoffen op zodanige wijze te regelen dat rekening wordt gehouden met de noodzaak van behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu.

De verordening was gebaseerd op de leidende beginselen van de communautaire strategie inzake afvalbeheer, te weten preventie, nuttige toepassing en definitieve verwijdering, en bevatte een reeks normen die de Gemeenschap als geheel in staat moeten stellen zelf haar afvalstoffen te verwijderen en de afzonderlijke lidstaten zich hiervoor in te zetten, rekening houdend met de geografische omstandigheden en de eventuele behoeften aan gespecialiseerde installaties voor bepaalde typen afvalstoffen.



De EVOA (259/93/EEG) is inmiddels gewijzigd. De nieuwe verordening (1013/2006/EEG) is op 12 juli 2006 gepubliceerd en op 12 juli 2007 van kracht geworden (VOA-NHR-002). Met de invoering van de nieuwe EVOA veranderen zowel procedureel als inhoudelijk een aantal belangrijke zaken. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Twee stoffenlijsten in plaats van drie: de nieuwe verordening heeft een groene en oranje lijst (respectievelijk lijst van afvalstoffen die vergezeld moeten gaan van bepaalde informatie en lijst van afvalstoffen waarvoor de procedure van voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming geldt).
- Verplicht formulier voor het transport van groene lijst stoffen: de mogelijkheid voor het gebruik van een vormvrij transportbiljet vervalt.
- Er komt een nieuwe kennisgevingprocedure: voor groene lijst stoffen geldt een informatieplicht bij transport van meer dan 20 kg afvalstoffen. Voor de oranje lijst stoffen geldt een kennisgevingplicht waarbij het transport alleen met schriftelijk toestemming mag plaatsvinden.
- Voor uitvoer naar niet-OESO landen geldt de Landenverordening (1418/2007, 29 november 2007). Daarin is vermeld welke landen groene lijst afvalstoffen wel of niet wensen te ontvangen, al dan niet met kennisgevingsplicht.
- In de toekomst komt er in de verordening een lijst van mengsels van afvalstoffen die als groene lijst afvalstoffen behandeld kunnen worden.

Enkele relevante documenten

- VOA-NHR-002: Verordening (EG) Nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen (Europees Parlement en de Raad)
- VOA-NHR-001: Verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap (de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Uitstoot van broeikasgas

De Europese Commissie heeft op 23 januari 2008 een voorstel geformuleerd voor een besluit van het Europees Parlement en van de Raad inzake de inspanning van de lidstaten met betrekking tot de vermindering van hun uitstoot van broeikasgas om de doelstelling van de Europese Gemeenschap voor de reductie van broeikasgasemissie tot 2020 te kunnen halen (BKG-NHR-001).

De Europese Commissie heeft een pakket voorstellen uitgebracht die de door de Europese Raad aangegeven verbintenissen ter bestrijding van de klimaatverandering en bevordering van duurzame energie in de praktijk moeten omzetten. Uit de voorstellen blijkt volgens de Europese Commissie dat de in 2007 afgesproken doelstellingen niet alleen technologisch en economisch haalbaar zijn, maar vele Europese bedrijven ook nog eens unieke economische kansen kunnen bieden. Een grondig hervormde regeling voor de handel in emissierechten (RHE) zal de uitstoot aan een voor de hele EU geldend maximum binden en moet alle grote CO₂ uitstotende spelers aanzetten tot de ontwikkeling van schone productietechnologieën. Het pakket moet de Europese Unie in staat stellen om, conform het akkoord van de EU-leiders van maart 2007, tegen 2020 de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 20% te verlagen en het aandeel van duurzame energie in het energieverbruik tot 20% te verhogen. De emissiereductie tegen 2020 zal oplopen tot 30% wanneer een nieuwe internationale overeenkomst over de klimaatverandering wordt gesloten.

Uitgaande van haar EU-RHE-regeling (BKG-NHR-002) stelt de Europese Commissie voor de werkingssfeer van de een gemaakte communautaire koolstofmarkt uit te breiden zodat meer broeikasgassen dan het huidige CO₂ en alle grote industriële uitstootveroorzakende spelers eronder vallen. Om de uitstoot van onder de RHE vallende stoffen tegen 2020 met 21% te verminderen ten opzichte van de niveaus in 2005, zullen jaarlijks minder emissierechten op de markt worden gebracht. De elektriciteitssector zal, als grootste veroorzaker van emissies in de EU, vanaf de start van de nieuwe regeling in 2013 al zijn emissierechten op de veiling moeten kopen. Andere industrie-sectoren stappen geleidelijk over op de veilingaankoop van hun volledige emissierechten, hoewel een uitzondering kan worden gemaakt voor sectoren die erg gevoelig zijn voor concurrentie uit



landen zonder vergelijkbare beperkingen op koolstofuitstoot. De veilingen staan bovendien open: elke marktdeelnemer van de EU zal in om het even welke lidstaat rechten kunnen kopen. De inkomsten van de RHE gaan naar de lidstaten en moeten worden gebruikt om de EU te helpen zich aan een milieuvriendelijke economie aan te passen door het stimuleren van innovatie op gebieden als duurzame energie, het afvangen en opslaan van koolstof en Onderzoek & Ontwikkeling. Een deel van de inkomsten is bestemd om ontwikkelingslanden te helpen zich aan de klimaatverandering aan te passen. Volgens ramingen van de EC zullen de veilingopbrengsten tegen 2020 jaarlijks € 50 miljard bedragen.

De EU-RHE – inmiddels toe aan haar vierde werkingsjaar – blijkt volgens de Europese Commissie een efficiënt en marktconform instrument te zijn om de verlaging van broeikasgasemissies te bevorderen. De regeling omvat momenteel ongeveer 10.000 industriebedrijven in de hele Europese Unie onder meer elektriciteitscentrales, olieraffinade-rijen en staalfabrieken die samen bijna de helft van de CO₂ uitstoot in de Europese Unie veroorzaken. In de nieuwe regeling zal meer dan 40% van de totale uitstoot onder de RHE vallen. Ter beperking van de administratieve belasting hoeven industriebedrijven die minder dan 10.000 ton CO₂ uitstoten, niet in de RHE te stappen.

In sectoren die niet onder de EU-RHE vallen, zoals de bouw-, vervoer-, landbouw- en afvalsector, zal de hele EU moet de uitstoot tegen 2020 met 10% verminderen. De Europese Commissie stelt daarenboven voor elke lidstaat een specifieke doelstelling voor als ijkpunt voor een verplichte verlaging of, in het geval van de nieuwe lidstaten, een eventuele verhoging van de uitstoot tegen 2020. Deze specifieke doelstellingen variëren van -20% tot +20%.

De lidstaten krijgen, naast de zorg voor de goede werking van de markt voor vervuilende stoffen, bovendien als taak zo snel mogelijk een begin te maken met de herstructurering van hun energieverbruik. Het aandeel duurzame energie in het energieverbruik van de Europese Unie bedraagt momenteel 8,5% en moet bijgevolg gemiddeld met 11,5% toenemen, willen wij de doelstelling van 20% in 2020 halen. Om die reden stelt de Europese Commissie individuele, wettelijk afdwingbare doelstellingen per lidstaat voor. De opties voor de ontwikkeling van duurzame energie verschillen van lidstaat tot

lidstaat en de termijnen voor het bedrijfsklaar maken van deze energie zijn lang. Daarom moet de lidstaten duidelijk voor ogen staan waar zij willen ingrijpen. In nationale actieplannen zullen de lidstaten vastleggen hoe zij van plan zijn hun doelstellingen te halen en hoe de vooruitgang efficiënt kan worden opgevolgd. Op voorwaarde dat de overkoepelende doelstelling voor de Europese Unie wordt bereikt, hebben de lidstaten de mogelijkheid om – eventueel zelfs buiten hun eigen grenzen – bij te dragen tot de algemeen-Europese inspanningen ter bevordering van duurzame energie. Op die manier zullen de investeringen hun weg vinden naar waar de duurzame-energie-productie het efficiëntst is en kan het prijskaartje voor het bereiken van de doelstellingen € 1,8 miljard goedkoper uitvallen.

Het voorstel gaat ook in op de tegen 2020 te bereiken minimumdoelstelling van 10% voor het gebruik van biobrandstoffen in het vervoer in de Europese Unie. Dit streefdoel geldt voor elke lidstaat. Aangezien duurzaamheid onmisbaar is voor het bereiken van deze doelstelling, zijn in de richtlijn duidelijke duurzaamheidscriteria opgenomen. De Europese Commissie heeft bovendien een nieuwe communautaire kaderregeling inzake staatssteun ten behoeve van het milieu goedgekeurd om de lidstaten te helpen bij de ontwikkeling van een duurzaam Europees klimaat- en energiebeleid. Met deze kaderregeling wordt de werkingsfeer van steunprojecten verbreed en de steunintensiteit verhoogd ten opzichte van de kaderregeling uit 2001. De kaderregeling bevat nieuwe voorwaarden voor staatssteunmaatregelen ten behoeve van het milieu en slaagt in het belangrijke opzet een evenwicht te bereiken tussen de verwezenlijking van belangrijker milieuvoordelen en de maximale beperking van concurrentievervalsingen. Steun die niet goed is toegespitst, zal het milieu geen voordeel opleveren en kan bovendien leiden tot concurrentievervalsingen die de economische groei in de Europese Unie kunnen afremmen.

Enkele relevante documenten

- BKG-NHR-002. Beschikking 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (Europees Parlement en de Raad)
- BKG-NHR-001. Voorstel voor een beschikking van het Europees Par-

lement en de Raad inzake de inspanningen van de lidstaten om hun broeikasgasemissies terug te dringen om aan de verbintenissen van de Gemeenschap op het gebied van het terugdringen van broeikasgassen tot 2020 te voldoen (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl



Richtlijn Luchtkwaliteit / Ambient Air Quality

De Europese Commissie heeft op 21 september 2005 een voorstel ingediend voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (AAQ-NHR-001).

Het voorstel heeft tot doel vijf afzonderlijke onderdelen van het bestaande acquis met betrekking tot luchtkwaliteit grondig te herzien en te versmelten tot één enkele richtlijn. Dit zal de bestaande bepalingen vanzelf vereenvoudigen en stroomlijnen, met name op het stuk van de bewaking en de verslagen. Het voorstel zal de bepalingen ook actualiseren in het licht van nieuwe wetenschappelijke ontwikkelingen en zorgen voor een betere beheersing van de menselijke blootstelling aan het fijnste fijn stof in de lucht.

Op 11 december 2007 bereikten het Europees Parlement en de Ministerraad een akkoord over een nieuwe EU Richtlijn inzake luchtkwaliteit – hoeksteen van de thematische strategie in de strijd tegen luchtvervuiling in Europa – waarin voor het eerst grenswaarden zijn opgenomen voor het fijnste fijn stof ($PM_{2,5}$; deeltjesgrootte $< 2,5\mu m$), dat schadelijker voor de volksgezondheid is dan fijn stof (PM_{10}).

Het akkoord voorziet in een streefwaarde voor het fijnste fijn stof van $25 \mu g/m^3$ in 2010. Deze concentratie wordt grenswaarde in 2015. Vanaf 2020 geldt een aangescherpte streefwaarde voor $PM_{2,5}$: $20 \mu g/m^3$. De Europese Commissie zal deze waarde in 2013 evalueren en ofwel bevestigen dan wel voorstellen doen om hierin verandering te brengen. In beide gevallen zijn de lidstaten verplicht om in stedelijke gebieden de

concentratie van $PM_{2.5}$ in 2020 met 15 tot 20% te verminderen ten opzichte van de gemiddelde concentratie in de periode 2008-2010. Tevens wordt de “blootstelling concentratie verplichting” geïntroduceerd. Lidstaten moeten er voor zorgen dat in stedelijke gebieden in 2015 het blootstellingsniveau beneden de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ligt. Ook deze “blootstelling concentratie verplichting” zal door de Commissie in 2013 worden geëvalueerd.

De bestaande voorschriften met betrekking tot grover fijn stof (PM_{10}) blijven van kracht. Dat wil zeggen: een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Er zijn geen reductiedoelstellingen. De daggemiddelde concentratie mag jaarlijks niet meer dan 35 keer de waarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ overschrijden.

Op 14 april 2008 bevestigde de Raad zonder debat het compromis akkoord dat in tweede lezing met het Europese Parlement bereikt is (AAQ-NHR-002).



Enkele relevante documenten

- AAQ-NHR-002: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa notulen - Addendum: betreft: 2862e zitting van de Raad van de Europese Unie (Landbouw en Visserij), gehouden te Luxemburg op 14 april 2008 (zie punt 18 op blz. 4) (Europese Raad)
- AAQ-NHR-001: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

4 | NEC

Nationale emissie plafonds

Op 23 oktober 2001 hebben het Europees Parlement en de Raad de Richtlijn goedgekeurd inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen (Richtlijn 2001/81/EG; NEC-NHR-001).

De richtlijn National Emission Ceilings (NEC) heeft tot doel de emissies van verzurende en eutrofiërende verontreinigende stoffen en van precursoren van ozon te beperken. In de eerste plaats verbetert hierdoor de bescherming van het milieu en de menselijke gezondheid in de Gemeenschap tegen de risico's van schadelijke gevolgen van verzuring, bodemeutrofiëring en ozon op leefniveau. Het einddoel is dat:

- Kritische niveaus en de kritische belasting niet worden overschreden.
- Eenieder effectief wordt beschermd tegen de bekende gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging door het opstellen van nationale emissieplafonds – waarbij de jaren 2010 en 2020 als richtdata worden genomen – en door opeenvolgende herzieningen zoals omschreven in artikel 4 en 10.

Voor vier stoffen (NO_x , SO_2 , Ammoniak en vluchtige organische stoffen) is de uitstoot van de lidstaten aan een maximum verbonden. De Europese Commissie ontwikkelt inmiddels een voorstel voor nieuwe plafonds in 2020. Die zullen ongetwijfeld lager liggen; onbekend is evenwel hoeveel lager. Ook zal naar alle waarschijnlijk-

heid een nieuw plafond worden geformuleerd voor de uitstoot van $PM_{2.5}$ (zeer fijn stof). Bij de bepaling van de plafonds wordt gebruik gemaakt van een model. De input daarin wordt voornamelijk door de lidstaten zelf bepaald. De internationale zeescheepvaart is overigens uitgezonderd van deze richtlijn. In oktober 2008 was de ontwikkeling van nieuwe plafonds voor 2020 opgeschort in verband met het klimaat- en energiepakket.

Enkele relevante documenten

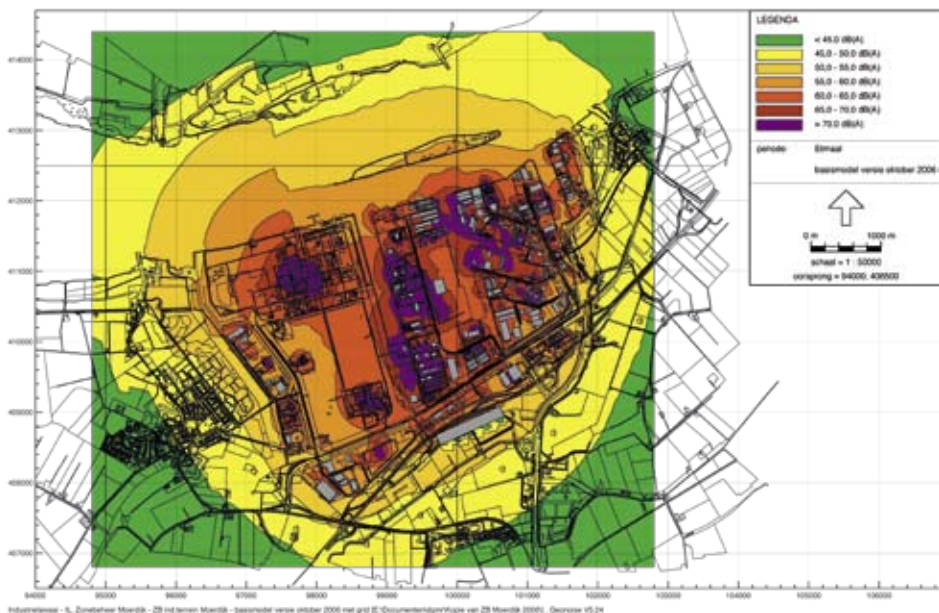
- NEC-VHC-004: Richtlijn 2001/81/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Omgevingslawaaï

Het Europese Parlement en de Raad hebben op 25 juni 2002 aangenomen: een richtlijn met betrekking tot bepaling en beheersing van omgevingslawaaï (2002/49/EC; OGL-NHR-001). De richtlijn biedt een gemeenschappelijke basis voor de aanpak van het geluidsprobleem in de Europese Unie. De basisprincipes van deze richtlijn zijn dezelfde als die van andere milieubeleidinstrumenten.

1. Breng het milieuprobleem in beeld. Het bevoegde gezag in de lidstaten moet “strategische geluidskaarten” opmaken voor belangrijke wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties en daarbij gebruik maken van de gemeenschappelijke dosismaten L_{den} (den = day-evening-night equivalent level) en L_{night} (night equivalent level). Met behulp van deze kaarten zal het aantal mensen worden bepaald dat door geluid gehinderd, respectievelijk in de slaap gestoord wordt.
2. Informeer en raadpleeg het publiek over de blootstelling aan geluid, de effecten daarvan en de maatregelen die overwogen worden om het geluidsprobleem aan te pakken in overeenstemming met de beginselen van de Aarhus Conventie.



Geluidkaart Moerdijk

3. Aanpak van lokale geluidsknelpunten. Het bevoegde gezag moet actieplannen opstellen om het geluidsniveau terug te dringen waar dat nodig is en het te handhaven, waar sprake is van een vanuit milieuoogpunt goed geluidsniveau. De richtlijn legt geen grenswaarde vast en schrijft ook geen in de actieplannen op te nemen maatregelen voor. De keuze wordt aan het bevoegde gezag overgelaten.
4. Ontwikkeling van een EU lange termijn strategie gericht op het op langere termijn verminderen van het aantal blootgestelde mensen. De strategie moet tevens het raamwerk bieden voor een gemeenschappelijk beleid met betrekking tot de aanpak van geluidbronnen. Aanvullende regelgeving ter zake van geluidbronnen wordt niet uitgesloten.

Enkele relevante documenten

- OGL-NHR-001: Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. (Europees Parlement en de Raad)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Ondersteuning van projecten en studies

43

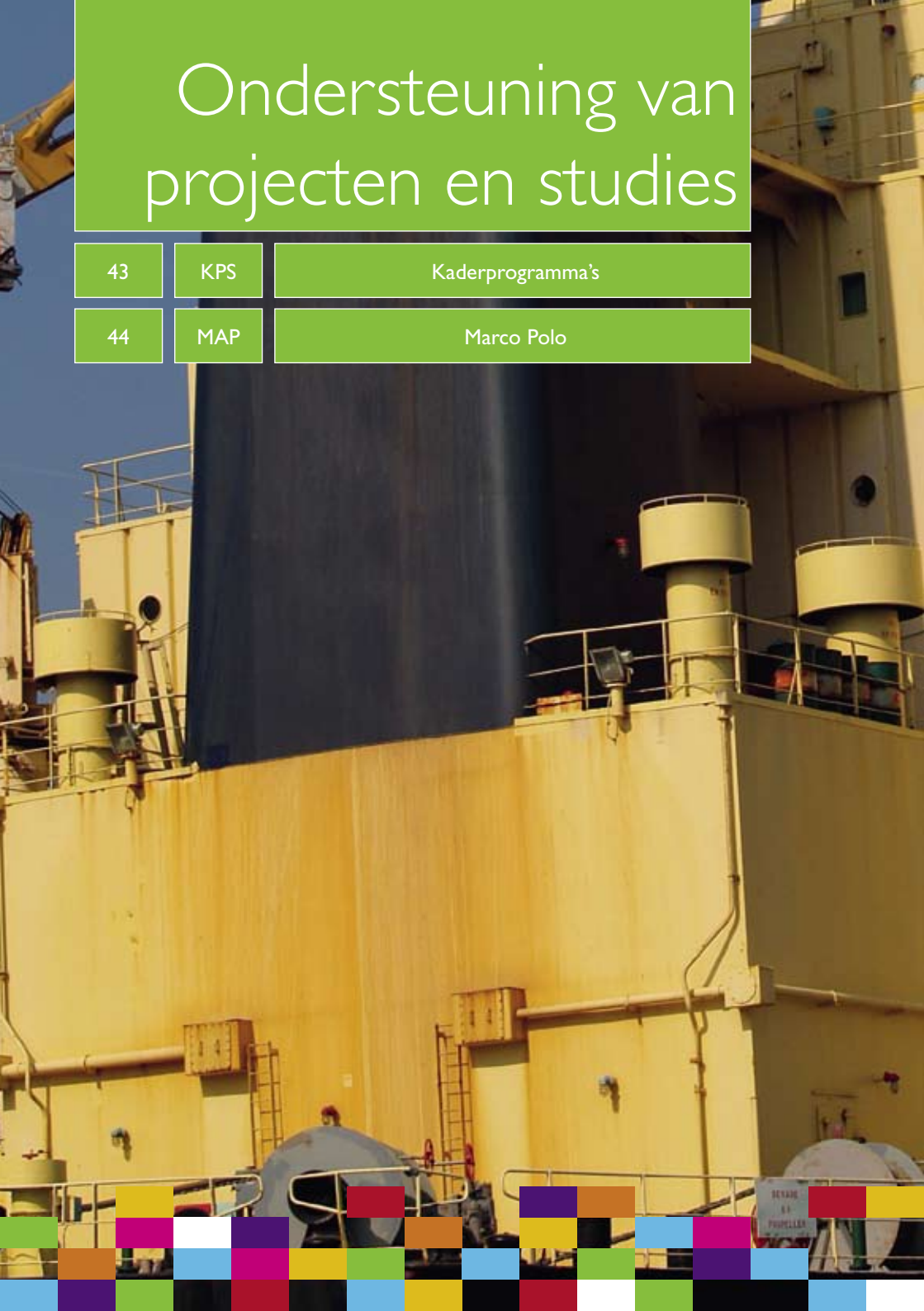
KPS

Kaderprogramma's

44

MAP

Marco Polo





Kaderprogramma's

Het kaderprogramma is het belangrijkste EU-instrument voor de financiering van onderzoek in Europa. Het kaderprogramma wordt voorgesteld door de Europese Commissie en vastgesteld door de Raad en het Europees Parlement volgens de medebeslissingsprocedure. Kaderprogramma's beslaan een periode van vijf jaar, waarbij het laatste jaar van het ene kaderprogramma het eerste jaar van het volgende overlapt. Sinds 1984 zijn er vijf kaderprogramma's uitgevoerd. Het zesde kaderprogramma is vanaf 1 januari 2003 volledig operationeel.

De Kaderprogramma's zijn meerjarenprogramma's met een drieledige doelstelling:

- Ondersteunen van het Europese beleid door onderzoek en ontwikkeling.
- Versterken van de wetenschappelijke en technologische basis van de Europese industrie.
- Bevorderen van de internationale concurrentiepositie van de Europese industrie.

Om transnationale samenwerking te bevorderen is het Kaderprogramma gericht op consortia, waarbij een aantal partners rond een welbepaald technologisch vraagstuk samenwerken. Het Kaderprogramma is dus niet alleen een belangrijke bron van subsidies, maar het kan voor de deelnemers eveneens de basis vormen voor de ontwikkeling van joint ventures, partnerships en internationale netwerken, en voor het verkennen van nieuwe markten.

De belangrijke uitgangspunten van het programma zijn:

- De EU financiert alleen projecten waarbij partners uit verschillende landen betrokken zijn.
- De KP-middelen worden toegewezen in het kader van "uitnodigingen tot het indienen van voorstellen" die de Commissie op gezette tijden publiceert.
- Projecten komen alleen voor KP-financiering in aanmerking als de inhoud en doelstellingen overeenkomen met de prioriteiten die in de uitnodigingen tot het indienen van voorstellen zijn gedefinieerd.
- De kwaliteit en de technologische relevantie van de projecten die

voor financiering worden ingediend, worden door onafhankelijke externe deskundigen beoordeeld; ieder voorstel wordt gemiddeld door vijf deskundigen beoordeeld.

- De middelen uit het kaderprogramma zijn geen "subsidies" voor onderzoeksorganisaties of bedrijven, en kunnen alleen worden gebruikt voor nauwkeurig omschreven werkzaamheden of onderzoeksontwikkelingen.

De begroting voor het zesde kaderprogramma bedraagt € 17,5 miljard. Dit is bijna 4% van de totale EU-begroting (2001), en 5,4% van het bedrag dat in Europa aan publiek (niet-militair) onderzoek wordt besteed. Duurzame ontwikkeling, veranderingen op wereldschaal en ecosystemen (inclusief onderzoek op het gebied van energie en vervoer) is goed voor € 2,12 miljard.

Het zesde kaderprogramma werd op 30 september 2002 door de Raad formeel aangenomen en is vanaf 1 januari 2003 volledig operationeel.

In 2002 en 2003 nam de Commissie nog twee initiatieven ter bevordering van onderzoek. Op 11 september 2002 publiceerde de mededeling "Meer onderzoek voor Europa – Op weg naar 3 % van het BBP" (KPS-VHC-003) en op 30 april 2003 volgde "Investeren in onderzoek: een actieplan voor Europa" (KPS-VHC-004).

Inmiddels is het zevende kaderprogramma (2007-2013) verschenen. In de strategie van Lissabon wordt een centrale plaats ingenomen door onderzoek als onderdeel van de "kennisdriehoek", die de groei en de werkgelegenheid van de Europese Unie (EU) in een geglobaliseerde economie moet stimuleren. Het zevende kaderprogramma voor onderzoek voor de periode 2007-2013 biedt de EU de gelegenheid haar onderzoeksbeleid af te stemmen op haar economische en sociale ambities door de Europese onderzoeksruimte (EOR) te versterken. Om deze doelstelling te verwezenlijken, wil de Commissie het jaarlijkse budget van de EU op het gebied van onderzoek verhogen om zodoende meer nationale en particuliere investeringen te genereren. Bij de tenuitvoerlegging moet het zevende kaderprogramma eveneens voldoen aan de behoeften aan onderzoek en kennis, van de industrie en meer algemeen van het Europese beleid. Het kaderprogramma is gestructureerd rond vier hoofdprogramma's en is sterk vereenvoudigd om het doeltreffender voor onderzoekers en toegankelijker te maken (KPS-VHC-005 en KPS-VHC-006).

Meer informatie is beschikbaar op www.vlaanderen.be/6kp en op <http://europa.eu/scadplus/leg/nl/lvb/i23022.htm>.

Enkele relevante documenten

- KPS-VHC-006: "FP7 De antwoorden van morgen beginnen vandaag", brochure over het zevende kaderprogramma (Europese Commissie)
- KPS-VHC-005: Besluit nr. 1982/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 betreffende het zevende kaderprogramma van de Europese Gemeenschap voor activiteiten op het gebied van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (2007-2013) (Europees Parlement en de Raad)
- KPS-VHC-004: Mededeling van de Commissie: Investeren in onderzoek: een actieplan voor Europa (Europese Commissie)
- KPS-VHC-003: Mededeling van de Commissie: Meer onderzoek voor Europa - Op weg naar 3% van het BBP (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

44 MAP

Marco Polo

In de periode 1997-2001 werd door de Europese Gemeenschap ruim € 1 miljard geïnvesteerd in technologisch onderzoek en technologische ontwikkeling. Het onderdeel van dit onderzoek dat betrekking had op de vervoerssector droeg de naam Pilot Actions on Combined Transport (PACT). De doelstelling van PACT was de ontwikkeling van een duurzamer vervoerssysteem. Daarom werden via het PACT communautaire subsidies verstrekt aan innoverende projecten die onder andere:

- Het gecombineerd vervoer bevorderden.
- Een verschuiving van het wegvervoer naar milieuvriendelijker transportmodi realiseerden.
- Schonere auto's helpen ontwikkelen.

- De ontwikkeling van telematica in het vervoer verder bevorderden.

De Europese Commissie en een extern bureau hebben een evaluatie gemaakt van het PACT-programma. De analyse van het programma heeft geleid tot de oprichting van een formele opvolger van het PACT-programma: het Marco Polo-programma (zie MAP-VHC-001).

Het Marco Polo-programma beoogt om een essentiële beleidsoptie van het Witboek "European transport policy for 2010: Time to decide" te ondersteunen: het tot stand brengen van een evenwichtige modal split. Intermodaliteit, dat een belangrijk onderdeel van dit Witboek is, moet volgens de Europese Commissie een bijdrage leveren in het tot stand brengen van de modal shift.

De Commissie beoogt het vervoer van goederen van deur tot deur efficiënter te maken door twee of meer vervoersmodi in één keten te integreren. Iedere vervoersmodus heeft zijn eigen voordelen, zoals bijvoorbeeld de potentiële capaciteit, het niveau van veiligheid, flexibiliteit, het energiegebruik en de milieu-impact. Het intermodaal vervoer laat toe dat iedere transportmodus een rol speelt in de totale geïntegreerde keten, waardoor een efficiënt, kostenbesparend en duurzaam transportsysteem tot stand komt.

De voornaamste doelstelling van het Marco Polo-programma is de congestie op de wegen te verminderen en de milieuvriendelijkheid van de gehele vervoerssector te verbeteren door meer vrachtvervoer te laten plaatsvinden via de kustvaart (Shortsea Shipping), het spoor en de binnenvaart. Het Marco-Polo programma werd op 30 januari 2002 door de Commissie voorgesteld en werd in 2003 operationeel, na de goedkeuring van het Europese Parlement en de Raad van Transportministers.

Het is de bedoeling van het programma om 60 miljard tonkilometer vracht van het autowegennet te verschuiven naar de kustvaart, het spoorwegennet en de binnenvaartwegen. Deze 60 miljard tonkilometer komen overeen met de verwachte groei van het internationaal wegvervoer in Europa in de komende vijf jaar. Om die doelstelling te bereiken stelde de Europese Gemeenschap een budget van € 75 miljoen ter beschikking in de periode van 2003 tot 2006.

Het Marco Polo-programma biedt steun aan volgende projecten:

- Startsteun voor nieuwe niet-wegvervoer vrachtdiensten, die slechts op middellange termijn rendabel kunnen zijn en die het vrachtvervoer van de weg kunnen halen ("modal-shiftacties").
- Steun voor het opstarten van vrachtdiensten van strategisch Europees belang (katalysatoracties in de vrachtlogistiekmarkt).
- Stimuleren van de samenwerking tussen de spelers op de vrachtlogistiekmarkt door gemeenschappelijke leerprogramma's.

De projecten moeten steeds een internationaal karakter hebben. Het Marco Polo-programma kan ook projecten van de kandidaat-lidstaten ondersteunen.

Het Marco Polo-programma zal de belangrijkste beleidsinitiatieven in de vrachtsector blijven steunen tot het jaar 2010.

Op 22 juli 2003 werd de Verordening betreffende het Marco Polo-programma goedgekeurd door zowel het Europees Parlement als de Raad (zie MAP-VHC-003). De Commissie wordt bijgestaan door een comité. De verordening trad in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie (d.i. 3 augustus 2003). Sindsdien zijn verscheidene "calls for proposals" doorlopen.

Het Europees transportsysteem staat voor belangrijke uitdagingen in het komende decennium. Voor de nodige investeringen in de transportinfrastructuur zijn enorme sommen geld nodig en zal het, volgens de Europese Commissie, zeer moeilijk zijn om het geld bijeen te krijgen. Op lange termijn is ongeveer € 600 miljard nodig om de infrastructuur, noodzakelijk om het trans-Europees netwerk te realiseren, af te werken. Bovendien wordt geschat dat het vrachtverkeer over de weg, de huidige ruggengraat van de Europese logistiek, tegen 2013 met meer dan 60 procent zal toenemen, en een verdubbeling is te verwachten voor de 10 nieuwe lidstaten tegen 2020.

In antwoord op de grote uitdagingen wordt door de Europese Commissie een nieuw en aangepast Marco Polo Programma II voorgesteld voor de periode 2007-2013. Zich baserend op de ervaring opgedaan in het eerste programma stelt de Europese Commissie enkele initiatieven voor die de toename van het goede-



renvervoer van de weg moet tegenhouden. Het voorstel voor een verordening voor de start van een tweede Marco Polo Programma werd op 15 juli 2004 door de Europese Commissie aan het Europees Parlement en aan de Raad toegezonden (zie MAP-VHC-005 en ook MOS-VHC-001).

De “Verordening (EG) Nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II") en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003” werd op 24 oktober 2006 goedgekeurd door het Europees Parlement en de Raad (zie MAP-VHC-010).

Enkele relevante documenten

- MAP-VHC-010: Verordening (EG) Nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo II") en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003 (Europese Commissie en de Raad)
- MAP-VHC-006: Call for proposals for modal shift, catalyst and common learning actions under the Marco Polo programme (Europese Commissie)
- MAP-VHC-005: Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council establishing the second "Marco Polo" programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II") (Europese Commissie)
- MAP-VHC-003: Gemeenschappelijk standpunt door de Raad vastgelegd met het oog op de aanneming van Verordening (EG) Nr. 1382/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo-programma") (Europees Parlement en de Raad)
- MAP-VHC-001: Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren (Europese Commissie)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Bijlagen

Beknopte jargonlijst

Procedures





Beknpte jargonlijst

Aanbeveling

Aanbevelingen zijn opinies en/of voorkeuren, uitgedrukt door de instellingen van de Europese Commissie over gewenste acties, maar die niet bindend zijn voor de lidstaten.

Acquis communautaire

Het “acquis communautaire” gaat over de rechten en plichten die alle lidstaten uit hoofde van de Europese Unie bindt. Tot het acquis communautaire, dat voortdurend in ontwikkeling is, behoren: de strekking, de beginselen en de politieke doelstellingen van de Verdragen, de wetgeving en de rechtspraak van het Hof van Justitie, de verklaringen en resoluties die in het kader van de Unie zijn aangenomen en de internationale overeenkomsten die de Europese Gemeenschap heeft gesloten.

Kandidaat-lidstaten moeten het acquis communautaire aanvaarden vooraleer zij toetreden tot de Unie. Afwijkingen op het acquis zijn uitzonderlijk en hebben een beperkte draagwijdte. De nieuwe lidstaten moeten het acquis omzetten in hun nationale wetgeving en dienen het acquis vanaf de daadwerkelijke toetreding toe te passen.

Comités en werkgroepen

In alle fasen van de wetgevingsprocedure zijn comités actief die de communautaire instellingen bijstaan. Deze comités zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken sectoren, onafhankelijke deskundigen of deskundigen die afkomstig zijn van de nationale overheidsdiensten en stellen de Commissie in staat rekening te houden met de belangen van de doelgroepen waarvoor een eventuele regelgeving is bestemd. In totaal bestaan voor alle sectoren samen ongeveer 60 raadgevende comités. De helft daarvan houdt zich bezig met landbouwvraagstukken. Daarnaast bestaan verschillende werkgroepen die voorbereidende werkzaamheden voor het Coreper (Comité van Permanente Vertegenwoordigers) verrichten.

Coreper

Het Coreper (Comité van Permanente Vertegenwoordigers) bestaat uit de permanente vertegenwoordigers van de lidstaten. Het Coreper staat de Raad van de Unie bij door de dossiers die op de Raadsagenda



staan, voor te bereiden, voorafgaand aan het onderhandelingsstadium. Het Comité neemt een centrale plaats in in het communautaire besluitvormingsproces. Het heeft zowel de rol van overlegorgaan (overleg tussen de permanente vertegenwoordigers onderling en tussen elke afzonderlijke vertegenwoordiger en zijn hoofdstad) als van orgaan voor politieke controle (sturing en controle van de werkzaamheden van de deskundigengroepen).

Comité van de Regio's (CvdR)

Het Comité van de Regio's werd bij het Verdrag van Maastricht in 1992 opgericht en bestaat uit 317 vertegenwoordigers van de lokale en regionale lichamen. De vertegenwoordigers worden op voorstel van de lidstaten voor een periode van vier jaar met eenparigheid van stemmen door de Raad benoemd. Het Comité wordt door de Raad, het Parlement en de Commissie geraadpleegd op gebieden waarmee regionale en lokale belangen zijn gemoeid, zoals onderwijs, jeugdzaken, cultuur, volksgezondheid, economische en sociale samenhang. Het

Comité kan ook op eigen initiatief adviezen uitbrengen. Sedert de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam in mei 1999 moet het Comité van de Regio's op een groter aantal terreinen verplicht worden geraadpleegd: milieu, sociaal fonds, beroepsopleiding, grensoverschrijdende samenwerking en vervoer.

Cohesiefonds

De Structuurfondsen en het Cohesiefonds zijn de financiële instrumenten van de Europese Unie (EU) voor het regionaal beleid. Met dit beleid streeft de Unie ernaar het verschil in ontwikkeling tussen de regio's en de lidstaten te verkleinen. De fondsen zijn een belangrijk instrument ter bevordering van de economische, sociale en territoriale samenhang.

Voor het regionaal beleid is voor de periode 2007-2013 een bedrag van bijna 348 miljard euro uitgetrokken: 278 miljard voor de Structuurfondsen en 70 miljard voor het Cohesiefonds. Dat is ongeveer 35% van de communautaire begroting en de op een na grootste begrotingspost.

Er zijn twee Structuurfondsen:

- Het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) is thans het belangrijkste Structuurfonds. Via dit fonds, dat in hoofdzaak op bedrijven gericht is, worden sinds 1975 infrastructuurwerken en productie-investeringen waarmee werkgelegenheid wordt geschapen, mede gefinancierd.
- Het Europees Sociaal Fonds (ESF), dat in 1958 werd opgericht, ondersteunt de beroepsintegratie van werklozen en kansarme bevolkingsgroepen door de financiering van opleidingsacties.

Om de economische, sociale en territoriale convergentie te versnellen, heeft de Europese Unie in 1994 een Cohesiefonds ingesteld. Dit is bestemd voor landen waarvan het bruto binnenlands product (BBP) per inwoner minder dan 90% van het gemiddelde voor de Gemeenschap bedraagt. Het Cohesiefonds heeft tot doel infrastructuurprojecten op het gebied van milieu en vervoer te financieren. Aan de steun van het fonds zijn echter een aantal voorwaarden verbonden. Wanneer het begrotingstekort van een begunstigde lidstaat groter is dan 3 % van het BBP van dat land (convergentieregels van de Economische en Monetaire Unie) worden geen nieuwe projecten

goedgekeurd zolang het begrotingstekort niet onder controle is gebracht.

Deze fondsen zijn bestemd voor de financiering van het regionaal beleid tussen 2007 en 2013 in het kader van drie nieuwe doelstellingen:

- De doelstelling “Convergentie”, die beoogt de convergentie van achtergebleven lidstaten en regio’s in de EU te bespoedigen door een verbetering van de voorwaarden voor groei en werkgelegenheid. Deze doelstelling wordt gefinancierd door het EFRO, het ESF en het Cohesiefonds. Aan deze doelstelling wordt 81,5% van de toegekende middelen besteed. De maximumbijdrage aan medegefinancierde openbare uitgaven bedraagt 75% voor het EFRO en het ESF en 85% voor het Cohesiefonds.
- De doelstelling “Regionaal concurrentievermogen en werkgelegenheid” moet het mogelijk maken op economische en sociale veranderingen te anticiperen en innovatie, ondernemerschap, milieubescherming en de ontwikkeling van inclusieve arbeidsmarkten te bevorderen in regio’s die niet onder de doelstelling “Convergentie” vallen. Aan deze doelstelling, die wordt gefinancierd door het EFRO en het ESF, wordt 16% van de toegekende middelen besteed. Maatregelen die onder deze doelstelling vallen, kunnen tot maximaal 50% van de openbare uitgaven worden medegefinancierd.
- Met de doelstelling “Europese territoriale samenwerking” wordt beoogd de grensoverschrijdende, transnationale en interregionale samenwerking te intensiveren bij de stads-, plattelands- en kustontwikkeling, de ontwikkeling van economische relaties en de vorming van netwerken voor kleine en middelgrote bedrijven (het MKB). Aan deze doelstelling, die wordt gefinancierd door het EFRO, wordt 2,5% van de toegekende middelen besteed. Maatregelen die onder deze doelstelling vallen, kunnen tot maximaal 75% van de openbare uitgaven worden medegefinancierd.

De steun van de Structuurfondsen en van het Cohesiefonds wordt altijd toegekend als medefinanciering. De percentages kunnen worden vermindert op basis van het principe “de vervuiler betaalt” of wanneer een project inkomsten genereert. Het spreekt voor zich dat de Europese regelgeving inzake concurrentie, milieu en de gunning van overheidsopdrachten moet worden nageleefd.

Comitologie

Volgens het EG-Verdrag (artikel 202) is het de taak van de Commissie om de EU-wetgeving uit te voeren. In de praktijk betekent dit dat de Raad in elk wetgevingsbesluit moet aangegeven welke uitvoeringsbevoegdheden hij aan de Commissie toekent. Het Verdrag bepaalt dat de Commissie daarbij wordt bijgestaan door een comité. Dit gebeurt volgens de zogenaamde comitéprocedure.

De comités fungeren als discussieforums. Zij bestaan uit vertegenwoordigers van de lidstaten en worden voorgezeten door de Commissie. Dankzij deze comités kan de Commissie met de nationale overheidsdiensten overleggen, voordat zij uitvoeringsmaatregelen vaststelt. Hiermee wordt beoogd deze maatregelen zo goed mogelijk op de realiteit in elk betrokken land af te stemmen.

De betrekkingen tussen de Commissie en deze comités worden geregeld in een besluit van de Raad uit 1999, het zogenaamde comitologiebesluit. Dit besluit garandeert het Europees Parlement het recht van controle op de toepassing van de wetgeving die volgens de medebeslissing procedure tot stand is gekomen. Het Parlement kan te kennen geven dat het niet instemt met voorstellen van de Commissie, of eventueel van de Raad, als het van oordeel is dat deze voorstellen de in die wetgeving bepaalde uitvoeringsbevoegdheden te buiten gaan. De comités kunnen worden ingedeeld volgens hun functie:

- Raadgevende comités: zij brengen advies uit aan de Commissie, die er zo veel mogelijk rekening mee moet houden.
- Comités van beheer: wanneer de door de Commissie vastgestelde maatregelen uiteindelijk niet in overeenstemming zijn met het advies van een comité van beheer, moet de Commissie ze meedelen aan de Raad, die binnen een in het basisbesluit vastgestelde termijn met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een andere beslissing kan nemen.
- Regelgevende comités: wanneer de door de Commissie vastgenomen maatregelen uiteindelijk niet in overeenstemming zijn met het advies van een regelgevend comité, moet de Commissie ze aan de Raad en voor kennisgeving aan het Europees Parlement meedelen. De Raad kan binnen een termijn van ten hoogste drie maanden zijn instemming met de maatregelen betuigen ofwel een wijziging aanbrengen. Als de Raad geen beslissing neemt, stelt de Commissie de uitvoeringsmaatregelen vast, tenzij de Raad zich daartegen verzet. In dit geval kan de Commissie een herzien voorstel, een geheel nieuw voorstel of hetzelfde voorstel nog eens indienen.

- **Comités regelgeving met toetsing:** deze comités moeten de Raad en het Parlement in staat stellen maatregelen van algemene strekking tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van een volgens de medebeslissing procedure vastgesteld besluit te toetsen voordat deze worden aangenomen. Indien een van beide instellingen zich verzet, mag de Commissie de voorgestelde maatregel niet vaststellen, maar zij kan wel een gewijzigd of een nieuw voorstel indienen.

Het besluit van de Raad van 28 juni 1999 heeft het besluit van 13 juli 1987 vervangen; het vereenvoudigt de vroegere regeling en houdt rekening met de invoering van de medebeslissingsprocedure (toekenning van een medezeggenschapsrecht aan het Parlement). Het heeft ook de comitéprocedure voor het Parlement en het publiek transparanter gemaakt. De documenten van de comités zijn gemakkelijker toegankelijk voor de burgers en worden in een openbaar register opgeslagen. Het Parlement wordt bovendien regelmatig en uitvoerig over de werkzaamheden van de comités geïnformeerd. Het besluit uit 1999 werd in juli 2006 vervangen door een nieuw besluit, dat een nieuwe procedure voor de uitoefening van uitvoeringsbevoegdheden invoert: de regelgeving procedure met toetsing. Met deze procedure worden de twee takken van de wetgevingsautoriteit bij de toetsing van de uitoefening van aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden op voet van gelijkheid behandeld voor kwesties die onder de medebeslissing vallen.

Douane-unie

De douane-unie werd in 1968 voltooid en was de belangrijkste doelstelling na de ondertekening van het Verdrag van Rome. De belangrijkste maatregelen bestonden uit:

- De afschaffing van alle douanerechten en beperkingen tussen de lidstaten.
- De vaststelling van een gemeenschappelijk douanetarief (GDT) dat in de gehele Europese Gemeenschap van toepassing is op goederen van herkomst uit derde landen (de inkomsten uit douanerechten maken deel uit van de eigen middelen van de Gemeenschap).
- De gemeenschappelijke handelspolitiek als extern element van de douane-unie.



Europese Commissie

Is de politiek onafhankelijke instelling die instaat voor de uitvoering van de Europese beslissingen. De Commissie bestaat uit 27 commissarissen benoemd voor 4 jaar (vanaf 1 november 2004, één per lidstaat). Ze doen voorstellen aan de Raad i.v.m. het Europees beleid. Zij heeft dus ook initiatiefrecht op wetgevend gebied.

Europees Parlement

Bestaat uit 785 rechtstreeks verkozen leden (5 jaar, 2004-2009):
 24 Belgen + 99 Duitsers + 78 Fransen + 78 Britten + 78 Italianen +
 54 Spanjaarden + 14 Denen + 14 Finnen + 24 Grieken + 13 Ieren +
 27 Nederlanders + 6 Luxemburgers + 18 Oostenrijkers + 24
 Portugezen + 19 Zweden + 6 Cyprioten + 24 Tsjechen + 6 Esten +
 24 Hongaren + 9 Letten + 13 Litouwers + 5 Maltezen + 54 Polen +
 14 Slowaken + 7 Slovenen + 18 Bulgaren + 35 Roemenen.
 Zij vergaderen elke maand in Straatsburg gedurende 1 week (rest: in Brussel). Het secretariaat-generaal is gevestigd in Luxemburg.

Bevoegdheden:

- Wetgevende bevoegdheid net als de Raad van Ministers;
- Democratische controle van de Commissie;
- Stemt over de begroting, de Europese wetgeving en adviseert de Raad die beslist.

Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC)

Het Europees Economisch en Sociaal Comité werd in 1957 door het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap opgericht om de belangen van de verschillende economische en maatschappelijke categorieën te vertegenwoordigen. Het Comité telt 317 leden die over drie groepen zijn verdeeld: werkgevers, werknemers en vertegenwoordigers van specifieke activiteiten (landbouwers, ambachtslieden, kleine en middelgrote bedrijven en industrieën, vrije beroepen, vertegenwoordigers van consumenten, wetenschappen en onderwijs, sociale economie, gezinnen en milieubewegingen). De leden worden voor vier jaar door de Raad met eenparigheid van stemmen benoemd. Die benoeming kan met vier jaar worden verlengd.

Het EESC wordt geraadpleegd voor de goedkeuring van een groot aantal besluiten betreffende interne markt, onderwijs, consumentbescherming, milieu, regionale ontwikkeling en op sociaal gebied. Het kan ook op eigen initiatief adviezen uitbrengen. Sedert de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam in mei 1999 moet het EESC op een groter aantal terreinen verplicht worden geraadpleegd (nieuw werkgelegenheidsbeleid, nieuwe bepalingen op sociaal gebied, volksgezondheid en gelijke kansen). Het EESC kan door het Europees Parlement worden geraadpleegd.

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO)

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) financiert bijstandspakketten die de economische en sociale samenhang bevorderen door de belangrijkste regionale onevenwichtigheden ongedaan te maken en door deel te nemen aan de ontwikkeling en de omschakeling van de regio's. Op die manier draagt EFRO bij tot de stimulering van een duurzame ontwikkeling en tot het scheppen van duurzame werkgelegenheid.

Europese ombudsman

Na iedere verkiezing benoemt het Europees Parlement een ombudsman. Zijn mandaat is geldig voor de zittingsduur van het parlement. Hij

is bevoegd kennis te nemen van klachten van burgers van de Unie of van natuurlijke of rechtspersonen met verblijfplaats of statutaire zetel in een lidstaat over gevallen van wanbeheer bij het optreden van de communautaire instellingen of organen, met uitzondering van het Hof van Justitie en het Gerecht van eerste aanleg. Indien de ombudsman een geval van wanbeheer heeft vastgesteld, legt hij de zaak voor aan de betrokken dienst, stelt hij een onderzoek in, zoekt hij een oplossing voor het probleem en dient hij eventueel ontwerp-aanbevelingen in, waarop de instelling door middel van een met redenen omkleed standpunt binnen drie maanden moet antwoorden. De ombudsman legt elk jaar aan het Europees Parlement een verslag voor.

Eurostat

Eurostat is een verkorte term van het Statistisch Bureau van de EU. Het Statistisch Bureau is verantwoordelijk voor het verzamelen en de publicatie van statistische gegevens over alle Europese activiteiten.

Groenboek

Een groenboek is een document dat tot doel heeft een denkproces te bevorderen en een raadplegingsprocedure over een bepaald onderwerp op Europees niveau op gang te brengen. Een groenboek wordt door de Commissie gepubliceerd. Het overleg dat naar aanleiding van een groenboek plaatsvindt, kan leiden tot de publicatie van een Witboek, waarin resultaten van de discussie in de vorm van concrete actiemaatregelen van de Gemeenschap worden opgenomen.

Hof van Justitie van de Europese Unie

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft twee hoofdtaken: Het toetst het handelen en nalaten van de Europese instellingen en de regeringen aan de Verdragen en het doet op verzoek van een nationale rechter uitspraak over de uitlegging of de geldigheid van het Gemeenschapsrecht. Het Hof van Justitie bestaat uit evenveel rechters als er lidstaten zijn.

INTERREG

INTERREG is een initiatief om de interne en externe grensregio's van de EU (financieel) te helpen om problemen die ontstaan door hun afgelegen ligging ten opzichte van de EU en van de nationale centra te helpen oplossen.

Lidstaten

1957: de zes stichters: België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Italië

1973: Ierland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk

1981: Griekenland

1986: Spanje en Portugal

1995: Oostenrijk, Finland, Zweden (Noorwegen haakte af)

1 mei 2004: Cyprus, Tsjechië, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slowakije en Slovenië.

1 januari 2007: Bulgarije en Roemenië.

LIFE

LIFE is een financieringsinstrument voor het milieu. De algemene doelstelling van LIFE bestaat erin, bij te dragen tot de uitvoering, de actualisering en de ontwikkeling van het communautaire milieubeleid en van de milieuwetgeving. LIFE beoogt de integratie van het milieuaspect in de andere takken van het beleid en duurzame ontwikkeling in de Gemeenschap.

LIFE bestaat uit drie thematische onderdelen: LIFE-Natuur, LIFE-Milieu en LIFE-Derde Landen. De door LIFE gefinancierde projecten dienden aan volgende criteria te voldoen:

- Van communautair belang zijn en een significante bijdrage leveren tot de algemene doelstellingen van LIFE.
- Uitgevoerd worden door technisch betrouwbare en financieel gezonde deelnemers.
- Haalbaar zijn wat betreft de technische voorstellen, planning, begroting en het rendement.

Prioriteit kan worden verleend aan projecten met een multinationale opzet wanneer daarmee de doelstellingen beter kunnen worden bereikt, de haalbaarheid en kosten in aanmerking genomen.

LIFE-Natuur heeft als specifiek doel bij te dragen tot de uitvoering van de Vogel- en Habitatrichtlijnen. LIFE-Milieu moet bijdragen tot de ontwikkeling van innoverende en geïntegreerde technieken en methoden en tot de verdere ontwikkeling van het milieubeleid van de Gemeenschap. LIFE-Derde Landen heeft tot doel de milieuregelgeving in de kandidaat-lidstaten af te stemmen op de Europese regelgeving.

Proportionaliteit

Het proportionaliteits- of evenredigheidsbeginsel houdt in dat het optreden van de Europese Unie niet verder moet gaan dan datgene wat nodig is om de doelstelling van het Verdrag te bereiken. Proportionaliteit is nauw verbonden met het subsidiariteitsbeginsel.

Raad van Ministers

De Raad is het belangrijkste beslissingsorgaan van de EU. De Raad bepaalt het Europees beleid (besluitorgaan van de EU) op voorstel van de Commissie. Bestaat uit 27 ministers (één per lidstaat), die samen komen naargelang hun bevoegdheid en in functie van de behandelde dossiers: bijv. de 15 Ministers van Landbouw, Transport of Financiën.

Richtlijn

Een richtlijn is verbindend ten aanzien van het resultaat. Met een richtlijn wordt beoogd de wetgeving van de lidstaten van de EU te harmoniseren. Indien een richtlijn door een instelling van de EG wordt uitgevaardigd, dan zijn de lidstaten van de EG gehouden de richtlijn te implementeren in de nationale wetgeving. In de richtlijn wordt daarvoor een termijn gesteld (implementatietermijn). Ingeval een lidstaat niet binnen de termijn is overgegaan tot implementatie, dan heeft de Europese Commissie de mogelijkheid tegen de betreffende lidstaat een juridische procedure op te starten. Deze zogeheten infractieprocedure wordt ingesteld bij het Europese Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

Een richtlijn is in beginsel slechts gericht tot de lidstaten van de EU. Ingeval een lidstaat evenwel te laat of op onjuiste wijze een richtlijn heeft geïmplementeerd, dan kan een burger zich rechtstreeks op een richtlijnbevestiging beroepen voor de nationale rechter (rechtstreekse werking). Dit kan wanneer de desbetreffende bepaling in de richtlijn volgens de jurisprudentie van het Europese Hof voor Justitie onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig is. Een burger zal dit natuurlijk slechts doen indien hij aanneemt dat een richtlijnbevestiging voor hem tot een gunstig resultaat zal leiden. Vanzelfsprekend kan een lidstaat zich niet op een nog niet (of onjuist) geïmplementeerde richtlijnbevestiging beroepen jegens de burger: dit is het verbod van omgekeerde verticale werking. Dan had de lidstaat maar tijdig, respectievelijk op juiste wijze tot implementatie over moeten gaan.



Richtsnoer

Uitleg/interpretatie van de Europese Commissie van bepaalde Europese regelgeving voor een bepaalde sector. Voorbeelden: (1) Richtsnoer staatssteun aan zeehavens (2) Richtsnoer toepassing Europese milieuregelgeving op havenontwikkeling.

Schengen-akkoord / Schengen-overeenkomst / Schengen-acquis

Het Schengen-akkoord beoogt geleidelijke afschaffing van de controles aan de gemeenschappelijke grenzen en instelling van een regeling voor vrij verkeer voor alle personen die onderdaan zijn van de ondertekenende staten, de overige staten van de Gemeenschap en derde landen. Het akkoord is op 14 juni 1985 in Schengen ondertekend door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland. De Overeenkomst van Schengen is op 19 juni 1990 ondertekend en in 1995 in werking getreden.

Het Schengen-gebied is in de loop der jaren steeds verder uitgebreid: Italië is er in 1990 bijgekomen, Spanje en Portugal in 1991, Griekenland in 1992, Oostenrijk in 1995 en Denemarken, Finland en Zweden in 1996. IJsland en Noorwegen zijn ook partij bij de overeenkomst.

Structuurfondsen en Cohesiefonds

Structuurfondsen en het Cohesiefonds vormen een onderdeel van het structuurbeleid van de Gemeenschap, dat beoogt het verschil in ontwikkeling tussen de regio's en de lidstaten van de Europese Unie te verkleinen. Op die manier dragen die fondsen bij tot de verwezenlijking van de doelstelling inzake economische en sociale integratie. Er zijn 4 structuurfondsen die diverse projecten en initiatieven financieren van uiteenlopende aard zoals bijvoorbeeld infrastructuurwerken, investeringen waarbij werkgelegenheid wordt geschapen, opleidingsacties, plattelandsontwikkeling, modernisering van de visserijsector en diversificatie van de gebieden die van de visserij afhankelijk zijn. Het Cohesiefonds is ingesteld om het structuurbeleid verder te versterken. Dit fonds heeft tot doel om infrastructurele projecten op het gebied van milieu en vervoer mede te financieren.

Subsidiariteit

Het subsidiariteitsbeginsel beoogt een besluitvorming te garanderen die zo dicht mogelijk bij de burger staat, waarbij voortdurend wordt nagegaan of de op communautair niveau te ondernemen actie gerechtvaardigd is in verhouding tot de mogelijkheden die op nationaal, regionaal of lokaal niveau worden geboden. Concreet betekent dit dat de Unie slechts optreedt – behalve voor gebieden die onder haar exclusieve bevoegdheid vallen – wanneer haar optreden doeltreffender is dan een optreden op nationaal, regionaal of lokaal vlak. Subsidiariteit is nauw verbonden met het evenredigheids- of het proportionaliteitsbeginsel.

Verdrag van Europa

Het Verdrag van Europa is het stichtingsverdrag van de Europese Gemeenschap (zie voor de geconsolideerde versie VVE-VHC-001). De Europese Unie werd later gesticht (zie voor de geconsolideerde versie VVE-VHC-002).

Enkele relevante documenten

- WE-VHC-002 : Geconsolideerde versie van het Verdrag betreffende de Europese Unie (Europese Unie)
- WE-VHC-001 : Geconsolideerde versie van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (Europese Gemeenschap)

Download: www.serv.be/vhc of www.havenraad.nl

Verordening

Een verordening is de strengste vorm van wetgeving die gedetailleerde instructies bevat die van kracht zijn in de volledige Europese Gemeenschap en die direct bindend zijn voor de lidstaten.

Voorzitterschap

2008: 1e helft Slovenië - 2e helft Frankrijk

2009: 1e helft Tsjechië - 2e helft Zweden

2010: 1e helft Spanje - 2e helft België

Witboek

Witboeken, die door de Commissie worden gepubliceerd, zijn documenten waarin voorstellen voor communautaire maatregelen op bepaalde terreinen zijn genomen. Soms zijn zij het vervolg op groenboeken die een raadplegingsprocedure op Europees niveau willen starten. Indien een Witboek gunstig wordt onthaald door de Raad, bestaat de mogelijkheid dat een communautair actieprogramma op het betrokken terrein wordt vastgelegd.

Procedures

Algemene situering

Aanvankelijk werden in de Europese Gemeenschap de besluitvormingsprocedures quasi volledig bepaald door de leden van de regeringen in de Europese Raad. Het Europees Parlement had in de besluitvormingsprocedure een betrekkelijk gering belang. Met het Verdrag van Amsterdam werd de medebeslissing van het Europees Parlement de regel in de wetgeving, waardoor het democratische element in de wetgeving van de Europese Gemeenschap werd versterkt.

Voor de uitvaardiging van algemeen bindende besluiten, verordeningen en richtlijnen, bestaan er vier procedures: de raadplegingsprocedure, de samenwerkingsprocedure, de medebeslissingsprocedure en de instemmingsprocedure. De medebeslissingsprocedure is veruit de belangrijkste. Daarom wordt enkel op deze procedure verder ingegaan.

De medebeslissingsprocedure

Terwijl de Raad in de samenwerkingsprocedure bij eenstemmige besluitvorming aan de adviezen van het EP voorbij kan gaan, beschikken de Raad en het EP in de medebeslissingsprocedure in de vorm waarin deze door het Verdrag van Amsterdam is gegoten, thans over



“gelijke wapens”. In deze procedure is het de Raad verboden om na het mislukken van de bemiddelingsprocedure zijn gemeenschappelijke standpunt te bekrachtigen. Daarmee wordt de druk verhoogd om in de bemiddelingsprocedure tot een akkoord te komen, aangezien anders het wetgevingsproces mislukt.

Vereenvoudigd voorgesteld verloopt de medebeslissingsprocedure in de volgende fasen:

Eerste lezing: het uitgangspunt is hier een voorstel van de Commissie, dat aan de Raad en het EP alsmede eventueel aan de te raadplegen commissies wordt toegezonden. Het EP behandelt dit voorstel in eerste lezing en brengt advies uit aan de Raad. In deze fase krijgen ook het Economisch en Sociaal Comité alsmede het Comité van de Regio's de gelegenheid om advies uit te brengen.

Wanneer het EP geen amendementen op het voorstel van de Commissie aanbrengt of de Raad alle door het EP voorgestelde amendementen overneemt, kan de Raad het besluit reeds in dit stadium van de procedure uitvaardigen. Anders wordt de tweede lezing in het EP voorbereid.

Tweede lezing: de Raad stelt met een gekwalificeerde meerderheid op basis van het voorstel van de Commissie, het advies van het EP en de commissies alsmede zijn eigen zienswijze een gemeenschappelijk standpunt vast. Het gemeenschappelijk standpunt wordt in het EP in tweede lezing behandeld. Het EP beschikt vervolgens binnen een termijn van drie maanden over drie mogelijkheden.

1. Indien het EP het gemeenschappelijk standpunt van de Raad goedkeurt of zich binnen drie maanden niet uitspreekt, dan geldt het betreffende besluit overeenkomstig het gemeenschappelijke standpunt als uitgevaardigd.
2. Indien het EP het gemeenschappelijke standpunt globaal verwierpt (hetgeen alleen met de volstrekte meerderheid van de leden van het EP mogelijk is), is de wetgevingsprocedure beëindigd.
3. Indien het EP amendementen aanbrengt op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad, treedt de volgende procedure in werking.

Allereerst heeft de Raad de mogelijkheid het door het EP gewijzigde gemeenschappelijk standpunt aan te nemen, hij moet dan echter wel alle amendementwensen van het EP overnemen. Verwerpt de Raad daarentegen afzonderlijke amendementen of ontbreekt voor het overnemen ervan de vereiste meerderheid (bv. eenparigheid van stemmen wanneer de Commissie met betrekking tot de amendementsvoorstellen van het EP een afkeurend advies heeft gegeven), dan moet de voorzitter van de Raad met goedvinden van de voorzitter van het EP binnen zes weken het Bemiddelingscomité bijeenroepen, dat uit elk vijftien gelijkwaardige vertegenwoordigers van de Raad en het EP is samengesteld. Onderwerp van de bemiddelingsprocedure is het gemeenschappelijk standpunt van de Raad op basis van de door het EP voorgestelde amendementen. Doel van de bemiddelingsprocedure is tot een solide compromis te komen dat zowel in de Raad als in het EP de vereiste meerderheid vindt.

Wanneer het Bemiddelingscomité een gemeenschappelijk ontwerp van het uit te vaardigen besluit goedkeurt, moeten Raad en EP het resultaat in derde lezing binnen een termijn van zes weken bekrachtigen. Ongeacht het standpunt van de Commissie ten aanzien van het compromisontwerp, is in de Raad een gekwalificeerde meerderheid voldoende (mits het Verdrag voor het besluit in eenparigheid van stemmen voorziet). Het EP besluit met de volstreekte meerderheid van de afgegeven stemmen. Het betreffende besluit geldt als door EP en Raad uitgevaardigd, hetgeen ook in de titel ervan duidelijk kenbaar wordt gemaakt (bv. verordening van het EP en van de Raad).

Wanneer de bemiddelingsprocedure mislukt, geldt het voorgestelde besluit als niet aangenomen. De wetgevingsprocedure is daarmee beëindigd.



